REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

4-273-2-10
B: 856-7

V. 128 n. 01/03 – jan./mar. 2008

2008 - Bicentenário do Corpo de Fuzileiros Navais

Nesta edição

- Chegada da Família Real Portuguesa
- Abertura dos Portos às Nações

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

FUNDAÇÃO BIBLIOTECA NACIONAL RIO DE JANEIRO

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

4-273,2,9

Minc / FBN
DOAÇÃO VENDA PROIBIDA
Sistema Nacional de Bibliotecas Públicas

(Editada desde 1851)

v. 128 n. 01/03
jan./mar. 2008

FUNDADOR

Sabino Elói Pessoa
Tenente da Marinha – Conselheiro do Império

COLABORADOR BENEMÉRITO

Luiz Edmundo Brígido Bittencourt
Vice-Almirante

BN-INVENTARIO
0295908-9

R. Marít. bras.	Rio de Janeiro	v. 128	n. 01/03	p. 1-312	jan. / mar. 2008

ERRATA

Revista Marítima do 4º trimestre de 2007

HUMAITÁ – 140 ANOS

Às págs. 20 a 23:

A grafia correta do comandante do *Alagoas*, Joaquim Antonio Cordovil Maurity, de acordo com os registros do Serviço de Documentação da Marinha é Mauriti.

A DISPUTA PELA LIDERANÇA DA ÁSIA NO PÓS-GUERRA FRIA

À pág. 166:

"O Imperador Hiroito não assinou pessoalmente a capitulação do Japão ao final da Segunda Guerra Mundial. Na cerimônia a bordo do Encouraçado *Missouri*, na Baía de Tóquio, foi ele representado pelo Ministro de Negócios Estrangeiros, Mamoru Shigemitsu, e pelo General Umazu (este simbolizando a rendição ds Forças Armadas imperiais), depois de várias autoridades japonesas terem declarado que preferiam o suicídio a ter que participar do ato. O General Douglas MacArthur presidiu o evento, assistido pelos Almirantes Nimitz e Halsey, na presença de várias delegações de países aliados."

A Redação da *Revista Marítima Brasileira* pede desculpas aos leitores.

Revista Marítima Brasileira / Serviço de Documentação Geral da Marinha. — v. 1, n. 1, 1851 — Rio de Janeiro:
Ministério da Marinha, 1851 — v.: il. — Trimestral.

Editada pela Biblioteca da Marinha até 1943.
Irregular: 1851-80. — ISSN 0034-9860.

1. MARINHA — Periódico (Brasil). I. Brasil. Serviço de Documentação Geral da Marinha.

CDD — 359.00981 — 359 .005

COMANDO DA MARINHA
Almirante-de-Esquadra *Julio Soares de Moura Neto*

SECRETARIA-GERAL DA MARINHA
Almirante-de-Esquadra *Alvaro Luiz Pinto*

DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E CULTURAL DA MARINHA
Vice-Almirante (EN-RM1) *Armando de Senna Bittencourt*

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA
Capitão-de-Fragata (T) *Edina Laura Costa Nogueira da Gama* (Diretora Interina)

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA
Corpo Editorial
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Refª) *Milton Sergio Silva Corrêa* (Diretor)
Capitão-de-Mar-e-Guerra (RM1) *Carlos Marcello Ramos e Silva*
Jornalista *Deolinda Oliveira Monteiro*
Jornalista *Manuel Carlos Corgo Ferreira*
Diagramação
Celso França Antunes
Assinatura/Distribuição
Severino Ronaldo da Fonseca Araújo

Departamento de Publicações e Divulgação
Capitão-de-Corveta (T) *Ivone Maria de Lima Camillo*

Apoio Administrativo e Expedição
Primeiro-Sargento-CN *Maurício Oliveira de Rezende*
Primeiro-Sargento-MT *João Humberto de Oliveira*
Terceiro-Sargento-SI *José Alexandre da Silva*
Ilda Lopes Martins

Impressão/Tiragem
Armazém das Letras – Gráfica e Editora Ltda. / 6.400

A ***REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA*** é uma publicação oficial do ***COMANDO DA MARINHA*** desde 1851. Entretanto, as opiniões emitidas em artigos são da exclusiva responsabilidade de seus autores. Não refletem, assim, o pensamento oficial da ***MARINHA DO BRASIL***. É publicada, trimestralmente, pelo ***SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA***. As matérias publicadas nesta Revista podem ser reproduzidas, desde que citadas as fontes.

Com a colaboração de seus leitores, a *RMB* é uma plataforma para a discussão de novas idéias para conquistarmos uma Marinha melhor.

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

Rua Dom Manoel nº 15 — Praça XV de Novembro — Centro — 20010-090 — Rio de Janeiro — RJ

☎ (21) 2104-5493 / -5506 - R. 215 (Tel/Fax) e 2524-9460

Para remessa de matéria:
E-mail: deolinda@sdm.mar.mil.br
Intranet: sdm541@svcdoc

Para novas assinaturas e alterações de endereço:
E-mail: ronaldo@sdm.mar.mil.br
Intranet: sdm542@svcdoc

SEJA ASSINANTE OU OFEREÇA AO SEU AMIGO UMA ASSINATURA DA RMB

Os preços do número avulso e da assinatura anual são, respectivamente:
BRASIL (R$ 9,00 e R$ 36,00) EXTERIOR (US$ 10 e US$ 40)

Assinale a forma de pagamento desejada.

☐ desconto mensal em folha de pagamento, por intermédio de Caixa Consignatária, no valor de R$ 3,00, autorizada a sua atualização

☐ em anexo, comprovante de depósito na conta corrente ***3003212-4*** agência ***0915***, do Banco Real, em nome do Departamento Cultural do Abrigo do Marinheiro, no valor de R$ 36,00; se for do exterior, por vale postal

Para assinatura, em caso de mudança de OM, residência, posto ou graduação, encaminhe as informações abaixo; se preferir, envie por e-mail ou telefone.

Nome:_____ Posto/Grad.: _____

NIP:_____ OM:_____

Endereço resid.: _____ Nº: _____

Bairro: _____ Cidade: _____ UF: _____

CEP: _____ Tel.: _____ e-mail: _____

SUMÁRIO

9 **NOSSA CAPA – O CORPO DE FUZILEIROS NAVAIS NO BRASIL: 200 ANOS DE HISTÓRIA**

Alvaro Augusto Dias Monteiro – Almirante-de-Esquadra (FN) – Comandante-Geral

A origem do Corpo de Fuzileiros Navais e sua evolução em Portugal; expansionismo francês resultando na transmigração da Corte para o Brasil; ocupação da Guiana Francesa; evolução do Corpo na Marinha do Brasil – a atualidade

15 **MARINHA DO BRASIL – PRIMEIRA PÁGINA DE SUA HISTÓRIA**

Início da Marinha com a vinda da Família Real de Portugal; Carta Régia de 28 de janeiro de 1808; descortino de Dom João VI

17 **DE CABRAL A D. JOÃO VI – A EXPANSÃO DO BRASIL**

Max Justo Guedes – Contra-Almirante

Viagem da Família Real para o Brasil; primeiros atos na Bahia e no Rio de Janeiro; bases para o Império e para a República; desenvolvimento da Nação

21 **COMEMORAÇÃO DA ABERTURA DOS PORTOS**

Desfile de navios em frente às praias do Rio de Janeiro

24 **TEATRO NO ESPAÇO CULTURAL E NO MUSEU NAVAL**

Peças teatrais no Espaço Cultural e no Museu Naval sobre a passagem dos 200 anos de chegada da Corte Portuguesa

28 **UMA ESTRATÉGIA COOPERATIVA PARA O PODER NAVAL DOS ESTADOS UNIDOS PARA O SÉCULO XXI**

Gary Roughead – Almirante (USN); *James T. Conway* – General (USMC); *Thad Allen* – Almirante (USCG); Tradução: *Carlos Marcello Ramos e Silva* – Capitão-de-Mar-e-Guerra (RM1)

A estratégia do Poder Naval assinada pelos comandantes da Marinha, do Corpo de Fuzileiros e da Guarda Costeira; desafios da nova era; conceito estratégico – sua implementação e prioridades

43 **UM IRLANDÊS NA MARINHA DO BRASIL (10)**

José Maria do Amaral Oliveira – Almirante-de-Esquadra (Refº)

Continuação da série. Influência no Brasil das Guerras Napoleônicas e da Guerra Estados Unidos-Espanha; conseqüências das iniciativas de Portugal e Espanha; as Guerras Napoleônicas; reflexão sobre o tema

63 **O JAPÃO, PEARL HARBOR E A SAGA DO ALMIRANTE KIMMEL (XVII)**

Husband Kimmel – Almirante (USN); Tradução: *Mário Jorge da Fonseca Hermes* – Almirante-de-Esquadra (Refº)

Continuação da série. Resumo de partes do livro de Kimmel demonstrando faltas e falhas nas informações

77 **SUBMARINOS, A CLAVA FORTE**

Arlindo Vianna Filho – Almirante-de-Esquadra

Síntese histórica do submarino; influência na estratégia naval; atuação e procedimentos nas Guerras Mundiais e nas Malvinas; perspectiva e prospectiva; influência no cenário nacional; mergulho no futuro – soberania

99 **OS ATAQUES DAS CANOAS PARAGUAIAS AOS ENCOURAÇADOS FLUVIAIS BRASILEIROS**

Luiz Edmundo Brígido Bittencourt – Vice-Almirante (Refº)

Continuação da série. A Marinha do Brasil na Guerra do Paraguai não foi só Riachuelo; canoas atacam os encouraçados fluviais; procedimentos heróicos

113 **GUERRA DE QUARTA GERAÇÃO: IMPLICAÇÕES PARA A MARINHA DO BRASIL**

Eduardo Ítalo Pesce – Professor

Alterações conceituais induzindo a modificações no trato e na atuação das Forças Armadas; conflitos de quarta geração e a Marinha; transformação do Poder Naval; importância da tecnologia nacional

133 **CONVERSÃO DE UM CASCO DE TIPO MERCANTE NUM NAVIO-AERÓDROMO DE HELICÓPTEROS DE ASSALTO**

Geert J. Prange – Engenheiro Naval

Anteprojeto para desenvolvimento de navio-aeródromo usando casco de navio mercante, modificando estruturas e estabelecendo características compatíveis com orçamento disponível

139 **O AFUNDAMENTO DE SUBMARINO ALEMÃO NO LAGO MICHIGAN**

James E. Wrise, Jr. – Capitão-de-Mar-e-Guerra (USN-Ret); Tradução: *Carlos Roberto Figueiras* – Capitão-de-Mar-e-Guerra (RM1)

Surpreendente episódio do afundamento de submarino alemão no Lago Michigan (Grandes Lagos) após o encerramento da Primeira Guerra Mundial; esperança de içamento e recuperação do casco

145 **AMANHÃ PODE SER OUTRO DIA**

Sergio L. Y. dos Guaranys – Capitão-de-Mar-e-Guerra (Refº)

Proposta de alteração de procedimento para a seleção de projeto adequado à conjuntura nacional; utilização do processo para o Navio-Aeródromo *São Paulo*

149 **A DISPUTA PELA LIDERANÇA DA ÁSIA NO PÓS-GUERRA FRIA (II)**

Fernando Malburg da Silveira – Capitão-de-Mar-e-Guerra (Refº)

Conclusão da análise histórica e conjuntural; rivalidades sino-japonesas – Taiwan, Coréias, Ilhas do Mar da China – economia, interrogações e perspectivas; teatro marítimo – reflexos das rivalidades

201 **CRUZADOR *BAHIA*: POR QUE TANTAS PERDAS?**

Sergio Merols Junger – Capitão-de-Fragata (FN-RM1)

Naufrágio e abandono do navio; balsas salva-vidas; falta de água doce; agravamento das perdas; naufrágio do Cruzador *Indianápolis*; ensinamentos para sobrevivência

209 **O VEÍCULO AÉREO NÃO TRIPULADO (VANT) E A SEGURANÇA DE VÔO**

Rafael Nunes Ramos – Capitão-de-Corveta (Ref[a])

O piloto – despesa para formação e treinamento; a máquina – possibilidades e limitações, avanço da tecnologia

215 **MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA E TRANSPORTE DE ÁGUA DE LASTRO: O PAPEL DOS NAVIOS PORTA-CONTÊINERES NO PORTO DO RIO DE JANEIRO**

Maria Cecilia Trindade de Castro – Capitão-Tenente (T)

Thereza Cristina de Almeida Rosso – Engenheira Civil

Flávio da Costa Fernandes – Biólogo

Análise do Porto do Rio; problema da água de lastro – formulários para controle usados pelas capitanias dos portos; legislação e normas

229 **IMPORTÂNCIA DO FATOR HUMANO (ASPECTO PSICOLÓGICO) PARA A SEGURANÇA DE AVIAÇÃO**

Angelina Miranda Duarte da Silva – Capitão-Tenente (T)

Análise dos fatores que envolvem o homem com a atividade – conseqüências, efeitos; aspectos fisiológico e psicológico; relação homem-máquina

232 **NOSSA *DAMA AZUL* EM TEMPOS PÓS-MODERNOS**

Haendel Motta Arantes – Primeiro-Tenente (S)

Importância do símbolo para caracterizar valores e tradições; exemplo da Marinha inglesa – esvaziamento da relação afetiva; vínculo moral, tradição; interferência do consumo globalizado; Amazônia Azul – emblema nacional

236 **SEÇÃO CAAML**

237 **AÇÃO E REAÇÃO: LIÇÕES APRENDIDAS DURANTE OPERAÇÕES DE GUERRA**

Gustavo Leite Cypriano Neves – Capitão-de-Corveta

Procedimentos modificados em face de graves acidentes/incidentes a bordo, em operações de guerra; os casos do USS *Forrestal*, do HMS *Sheffield* e do INS *Ahi-Hanit*; controle de avarias, adestramento e inteligência

244 **DOAÇÕES AO SDM**

246 **CARTA DOS LEITORES**

250 **A MARINHA DE OUTRORA**

Encerramento da série "A Guerra do Paraguai" – escrita durante a luta por quem dela fez parte. Contratorpedeiro *Santa Catarina* – controle de avarias. Presidente da República a bordo do Cruzador *Barroso*

258 **NECROLÓGIO**

260 **O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL**

Estória do Batalhão Humaitá pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra Adirson Favarin Walter; estória de um motorista de táxi pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra Mario Augusto Cardoso de Castro

264 **ACONTECEU HÁ CEM ANOS**

O novo motor dos navios; torpedos; arsenais flutuantes; frotas das grandes potências; idéias de Mahan; noticiário marítimo

274 **REVISTA DE REVISTAS**

Sinopse de matérias selecionadas em publicações, entre mais de meia centena – recebidas e lidas –, do Brasil e do exterior

286 **NOTICIÁRIO MARÍTIMO**

Coletânea de notícias mais significativas da Marinha do Brasil, de outras Marinhas, incluída a Mercante, e assuntos de interesse da comunidade marítima

O CORPO DE FUZILEIROS NAVAIS NO BRASIL: 200 ANOS DE HISTÓRIA

ALVARO AUGUSTO DIAS MONTEIRO
Almirante-de-Esquadra (CFN)
Comandante-Geral

SUMÁRIO

As origens em terras lusitanas
Expansionismo francês: O ultimato franco-espanhol e a transmigração da corte portuguesa para o Brasil
A Brigada Real da Marinha no Brasil – a guerra contra a França
Primeira fase
Segunda fase
Terceira fase

AS ORIGENS EM TERRAS LUSITANAS

"Sou servida mandar criar um Corpo de Artilheiros Marinheiros, de Fuzileiros Marinheiros e de Artífices e Lastradores debaixo da denominação de Brigada Real da Marinha..."[1]

As primeiras notícias sobre a existência de fuzileiros na Armada de Portugal, cujo surgimento data de 1317, remontam a 1585, quando se estabeleceram núcleos de adestramento das guarnições das naus da Índia para o manejo da artilharia e da fuzilaria.

Em 1618, durante a União Ibérica, sob o reinado de Felipe III (II de Portugal), foi

1 Alvará de criação da Brigada Real da Marinha, em 28 de agosto de 1797.

criado na Marinha lusa o Terço da Armada Real da Coroa de Portugal, seu primeiro corpo de infantaria organizado em caráter permanente, aos moldes dos *Tercios* da Espanha. Após a Restauração portuguesa, em 1640, o Terço passou a denominar-se Terço da Armada Real do Mar Oceano. Desde sua criação, o Terço foi considerado unidade de elite, e por isso foi honrosamente designado pelo Rei D. João IV como sua guarda permanente no Paço da Ribeira.

Do século XVI até meados do século XVIII, os "soldados da Armada" ou "marinheiros do fuzil", como eram naqueles tempos conhecidos os infantes de Marinha, integraram as expedições guarda-costas que salvaguardaram o litoral brasileiro, combatendo e expulsando as forças holandesas estabelecidas no Nordeste do Brasil.

A Brigada Real da Marinha, origem do Corpo de Fuzileiros Navais (CFN) do Brasil, foi criada por alvará de 28 de agosto de 1797, em substituição ao Terço da Armada Real da Coroa de Portugal. Na prática, realizou-se profunda mudança na organização operacional da Armada, com a criação de dois regimentos de infantaria e uma unidade de artilharia, passando essa Brigada a constituir uma tropa da Marinha totalmente diferente do corpo de oficiais de carreira da Armada Real, que era composto exclusivamente de técnicos de navegação. Na Brigada Real da Marinha, todos os postos – de inspetor-geral, chefes-de-divisão, capitães, primeiros e segundos-tenentes – eram equiparados aos do Exército, acrescentando-lhes a indicação de "em exercício na Marinha". A tropa da Brigada constituía, assim, um Corpo de Infantaria de Marinha destinado ao combate, encarregando-se do ataque e da defesa, de executar os desembarques e guarnecer as peças de artilharia de bordo. Com a criação da Brigada Real da Marinha, o reino português objetivava resolver os inúmeros problemas enumerados no preâmbulo do Alvará Régio:

"Eu, a Rainha, faço saber aos que este Alvará com força de lei virem, que tendo-me sido presentes os graves inconvenientes, que se seguem, ao meu Real Serviço, e à disciplina da Minha Armada Real, e o aumento de despesa que se experimenta por haver três corpos distintos a bordo das naus e outras embarcações de guerra da Minha Marinha Real, quais são os Soldados Marinheiros: sendo conseqüências necessárias desta organização, em primeiro lugar, a falta da disciplina que dificilmente se pode estabelecer entre os Corpos pertencentes a diversas repartições: em segundo, a falta de ordem, que nascem de serem os Serviços de Infantaria e de Artilharia, muito diferentes no mar do que são em terra: e ser necessário que os Corpos novamente embarcados aprendam novos exercícios a que não estão acostumados. Sou servida mandar criar um Corpo de Artilheiros Marinheiros, de Fuzileiros Marinheiros e de Artífices e Lastradores debaixo da Denominação de Brigada Real da Marinha..."

EXPANSIONISMO FRANCÊS: O ULTIMATO FRANCO-ESPANHOL E A TRANSMIGRAÇÃO DA CORTE PORTUGUESA PARA O BRASIL

"Se Portugal não fizer o que quero, a Casa de Bragança não reinará mais na Europa em dois meses."
(Napoleão Bonaparte)

"Ele foi o único que me enganou."
(Napoleão Bonaparte)

O expansionismo francês de Napoleão Bonaparte chegou à Península Ibérica como uma onda avassaladora que varreu a Europa no início do século XIX.

Por meio de ações diplomáticas, o Estado português havia conseguido uma aparente neutralidade que incomodava a França, diante do obstinado desejo de Napoleão de submeter a Inglaterra à Coroa imperial francesa.

Após a assinatura do Tratado de Tilsit, Napoleão apertou o cerco sobre a Coroa portuguesa, exigindo o fim da neutralidade e a clareza de posição política de Portugal: a favor da Inglaterra ou a favor da França. Para tornar mais objetivas suas pretensões, Napoleão incumbiu o ministro português em Paris de transmitir a D. João suas ordens: declarar guerra aos ingleses, providenciar a retirada do ministro português de Londres e do inglês de Portugal, confiscar as propriedades inglesas, fechar os portos aos seus navios e, por fim, prender os ingleses residentes em Portugal. O não-cumprimento dessas exigências dentro do prazo estabelecido seria considerado uma declaração de guerra contra a França e a Espanha. Ademais, não confiando na presteza do príncipe português, Napoleão nomeou o General Junot comandante das tropas estacionadas em Bayonne, nos limites da França com a Espanha, em condições de invadir a Península Ibérica.

D. João convocou seu Conselho na noite de 24 de novembro de 1807, ao tomar conhecimento de que as tropas francesas haviam alcançado Abrantes e que, em marcha forçada, poderiam entrar na capital em três ou quatro dias. A difícil decisão, anteriormente já considerada, enfim foi tomada: o governo deveria entender-se com o emissário inglês Lord Strangford e tratar de preparar o embarque de toda a família real para o Brasil. Na ausência do soberano, uma junta de governo do Reino foi nomeada para reger Portugal. No dia 27 de novembro, D. João embarcou, seguido de toda a família, ministros, conselheiros, oficiais, servidores, fidalgos, nobres e amigos mais chegados. Na manhã de domingo, 29 de novembro, suspenderam. No mesmo dia, os soldados de Napoleão entravam em Lisboa e o todo-poderoso General Junot caía em desgraça perante o enfurecido Imperador Napoleão Bonaparte.

As resoluções de D. João culminaram com a necessidade de transmigrar o aparato estatal português para o Brasil. Napoleão Bonaparte e D. João foram, portanto, os atores do enredo que para sempre mudaria a história do Brasil e, nesse contexto, lançariam as bases para a instalação de uma tropa anfíbia no continente americano.

A BRIGADA REAL DA MARINHA NO BRASIL – A GUERRA CONTRA A FRANÇA

"... Por mar e por terra se lhes façam todas as hostilidades."

(Manifesto do Príncipe Regente D. João, em 1º de maio de 1808)

A Brigada Real da Marinha, corpo de infantaria imprescindível da Armada lusa, digna da confiança do Príncipe Regente, escoltou, nessa extraordinária saga, os bens mais preciosos do reino português: a integridade de sua nobreza, a continuidade da Casa de Bragança no governo de Portugal, a perpetuação da sua história, a sobrevivência da sua cultura, a manutenção das suas conquistas e o orgulho português de não se submeter ao inimigo.

Singrando a mesma rota que Cabral seguira 300 anos antes, a esquadra anglo-lusitana chegou ao Brasil e, após passagem pela cidade de Salvador, fundeou no Rio de Janeiro em 7 de março de 1808. Contudo, somente no dia seguinte, guardada pelos Fuzileiros Navais da Brigada Real da Marinha e sob o olhar curioso da multidão que se aglomerava no cais do Largo do Paço, a Casa de Bragança desembarcou na cidade.

Com a instalação da corte portuguesa no Brasil, D. João declarou guerra aos franceses, considerando nulos todos os tratados anteriores firmados entre as duas nações. Com isso, D. João pretendia eliminar a ameaça francesa na América, por meio da ocupação da Guiana Francesa, sendo este o primeiro conflito bélico em que a Brigada Real da Marinha tomou parte no Brasil, em conjunto com outras forças.

Com a invasão e tomada de Caiena, na Guiana Francesa, D. João retaliou a invasão francesa ao reino português, bem como ampliou seus domínios territoriais no continente, dando o primeiro passo para a consolidação do espaço geográfico nacional e sua unificação em uma só nação. Durante os 13 anos em que o soberano esteve no Brasil, os Fuzileiros Navais da Brigada Real da Marinha envolveram-se em conflitos internos e externos que ameaçavam a unidade do Brasil, finalmente elevado à categoria de reino.

Historicamente, a trajetória do CFN é subdividida em três fases distintas: a primeira, caracterizada como de Artilharia de Marinha; a segunda, como Infantaria de Marinha; e a terceira, como uma combinação de Armas e Serviços.

Primeira fase

Esta fase inicia-se com a chegada da Brigada Real da Marinha ao Brasil e vai até a criação do Corpo de Fuzileiros Navais (1808-1847).

Destaca-se, nesse período, o chefe-de-divisão D. Rodrigo de Pinto Guedes, conhecido posteriormente como Barão do Rio da Prata, inspetor-geral da Brigada Real da Marinha de 1802 a 1810, portanto seu primeiro comandante no Brasil.

Além de Brigada Real da Marinha, nesta fase o CFN recebeu as seguintes denominações: Batalhão de Artilharia da Marinha do Rio de Janeiro (1822); Imperial Brigada de Artilharia da Marinha (1826); e Corpo de Artilharia da Marinha (1827). Este foi um período de grande instabilidade política. Além da campanha de Caiena, os Fuzileiros Navais foram largamente empregados nos seguintes conflitos: Ocupação da Banda Oriental do Uruguai (1811), Guerra contra Artigas (1816), Revolução Pernambucana (1817), Guerras de Independência (1823), Confederação do Equador (1824), Guerra da Cisplatina (1825-1828), Motim de Irlandeses e Alemães (1828), Noite das Garrafadas (1831), motins e levantes contra a Regência Trina (1831-1832), repressão ao comércio de escravos (1832-1833), Cabanagem (1835-1840), Guerra dos Farrapos (1835-1845) e Sabinada (1837-1838).

Segunda fase

Esta fase, que vai desde a primeira denominação de Corpo de Fuzileiros Navais, em 1847, até 1932, caracterizou-se pelo emprego da tropa como Infantaria de Marinha na defesa dos navios, com especialização nas abordagens e nas ações em terra. Nesse período, há que se destacar as atuações do Tenente Perdigão e do Sargento Borges durante a Guerra da Tríplice Aliança e, posteriormente, as atividades dos comandantes-gerais, Capitão-Tenente Arthur de Azevedo Thompson e Comandante Protógenes Pereira Guimarães, já no período republicano, que instituíram no CFN, respectivamente, dois símbolos significativos: o gorro de fita de forma escocesa e o uniforme garança.

Nessa nova fase, o CFN recebeu as seguintes denominações: Corpo de Fuzileiros Navais (1847), Batalhão Naval (1852), Corpo de Infantaria da Marinha (1895), Regimento Naval (1924) e Corpo de Fuzileiros Navais (segunda denominação –

1932). Nesse longo período (1840-1932), que compreendeu o Segundo Reinado, a República Velha e o início do Governo Provisório, os combatentes anfíbios integraram as forças que participaram ativamente da Guerra contra Oribe (Uruguai, 1851), Guerra contra Rosas (Argentina, 1852), Guerra contra Aguirre (Uruguai, 1864), greve de operários na cidade de Santos (1864), Guerra da Tríplice Aliança (Paraguai, 1864-1870), Revolta da Armada (1893-1895), Conflito Territorial entre Peru e Colômbia (1903), Revolta da Vacina (1904), Revolta dos Marinheiros e do Batalhão Naval (1910), Primeira Guerra Mundial (1914-1918), Revolta do Forte Copacabana (1922), Rebelião do Exército e da Força Pública de São Paulo (1924), bloqueio à Coluna Prestes (1927) e da Revolução de 1930.

Terceira fase

Considerada muito significativa para a evolução da parcela anfíbia da Marinha, esta fase iniciou-se em 1932 (época do governo provisório de Getúlio Vargas – 1930-1934), com a denominação de Corpo de Fuzileiros Navais em substituição à de Regimento Naval. Nessa ocasião, o ministro da Marinha, Almirante Protógenes Pereira Guimarães, que por três vezes comandou o Batalhão Naval, decidira pela criação de um componente do Poder Naval que, combinando armas e serviços, viesse a assegurar no futuro uma capacidade dissuasória ou realizadora de batalhas vitoriosas. Destacam-se, ainda, nessa fase as atuações dos Almirantes Sylvio de Camargo e Domingos de Mattos Cortês, este último o primeiro almirante-de-esquadra do CFN.

Nos anos seguintes, os Fuzileiros Navais integraram as forças que combateram na Revolução Constitucionalista de 1932, na Intentona Comunista (1935) e na Revolução Integralista (1938). Participaram também da Segunda Guerra Mundial (1939-1945), com o embarque em navios de guerra da Marinha do Brasil e com a instalação de um destacamento na Ilha da Trindade, para defendê-la contra um possível estabelecimento de base de submarinos inimigos. Também foram criadas as Companhias Regionais, que, mais tarde, transformaram-se nos atuais Grupamentos de Fuzileiros Navais.

Terminada a Segunda Guerra Mundial, as repercussões das vitórias empreendidas pelos assaltos anfíbios no Pacífico e no Atlântico influenciaram os novos rumos que deveriam ser tomados pelo CFN brasileiro. A aprovação do novo regulamento, em 1950, deixou clara a influência da experiência vivida pelo United States Marine Corps* (USMC). As novas diretrizes visavam qualificar o Corpo em todos os níveis para a realização de operações anfíbias. Nessa fase, há que se destacar a participação dos Fuzileiros Navais na Força Interamericana de Paz na República Dominicana (1965-1966).

Mais recentemente, os Fuzileiros Navais atuaram nas operações de segurança dos portos (1985), na Operação Eco-92 (1992) e na Operação Rio (1994-1995). Em Angola, como força de paz, integraram a Missão de Verificação das Nações Unidas (Unavem-III) com uma companhia de fuzileiros navais e um pelotão de engenharia (1997). Como observadores militares da Organização das Nações Unidas (ONU), atuaram em diversas áreas de conflito, tais como: ex-Iugoslávia, Angola, Moçambique, Uganda, Ruanda, Nicarágua, Honduras, El Salvador, República Dominicana, Paquistão e Timor Leste. Em 2004, realizaram a evacuação de não-combatentes no Haiti e, desde então, por meio das Nações Unidas, contribuem com um

* N.R.: Corpo de Fuzileiros Navais dos Estados Unidos.

grupamento de fuzileiros navais para a estabilização daquele país (Minustah). Concomitantemente, o CFN participa das missões de desminagem nas Américas Central e do Sul, assim como dá apoio a missões diplomáticas, mantendo destacamentos de segurança nas embaixadas do Brasil no Paraguai, no Haiti e na Bolívia.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS>; Corpo de Fuzileiros Navais; História da Marinha do Brasil; Centenário;

MARINHA DO BRASIL – PRIMEIRA PÁGINA DE SUA HISTÓRIA

"A marinha de guerra nacional teve o seu inicio com a transferencia da familia real portugueza para as nossas plagas, em 1808.

Podemos assim dizer, porque foi com a maioria dos navios, da officialidade e da maruja, que acompanharam o principe regente, depois D. João VI, que fizemos a campanha de nossa emancipação politica.

Commemorando, pois, o primeiro centenário da nossa marinha de guerra, vamos fazer uma pallida, sucinta e talvez incompleta descripção dos episodios que tiveram logar durante tão memorável occasião." (grafia da época)

Com essas palavras, em 1908, a *Revista Marítima Brasileira* registrou sua homenagem ao centenário da vinda da família real portuguesa para o Brasil e à abertura dos nossos portos às nações amigas.

Nesta edição, homenageamos a passagem do bicentenário desses importantes eventos, divulgando e reeditando parcialmente os textos daquela época, inclusive o documento político-administrativo que oficialmente abria nossos portos, bem como outras matérias pertinentes e comemorativas.

Voltemos à *RMB* de fevereiro de 1908, às páginas 1.059-1.061.

"(...) A 28 de janeiro de 1808, tantos dias antes aportado á cidade da Bahia, assignou D. João a carta régia pela qual foram franqueados ao commercio de todas as nações amigas os portos do Brazil.

O que tal acontecimento representa de inolvidavel conquista para a civilisação e grandeza da nossa terra, revelando a largueza de vistas do immortal obreiro que o destino collocou providencialmente á testa do governo do nosso paiz, demonstra-o incommensuravel desenvolvimento do Brazil que, por suas extraordinarias riquezas e pela vastidão immensa de seu littoral, constituio-se dentro em pouco consideravel emporio commercial dos mercados de além-mar.

(...)

Fadada aos mais altos destinos como nação maritima, a nossa Patria lhe deve o mais extraordinario serviço com o passo gigantesco que, para a consecução de tão almejados fins, representa a citada Carta Régia, sem a qual o commercio, a industria e a agricultura coloniaes não se teriam desenvolvido e o Brazil não teria conseguido explorar as suas riquezas naturaes e a fertilidade estupenda do seu sólo, permittindo que hoje a Republica se possa collocar ao nivel das nações mais cultas e prosperas.

Eis o notavel documento politico administrativo que tornou D. João VI um dos benemeritos da grandeza do Brazil e um dos homens mais notaveis da sua época:

'Conde da Ponte, do meu Conselho, Governador e Capitão-General da Capitania da Bahia. Amigo. Eu Principe Regente vos envio muito saudar como áquelle que amo.

Attendendo á representação que fizestes subir á minha Real presença, sobre se achar interrompido e suspenso o commercio desta Capitania, com grave prejuizo dos meus vassallos e da minha Real Fazenda, em razão das criticas e publicas circumstancias da Europa; e querendo dar sobre este importante objecto alguma providencia prompta e capaz de melhorar o progresso de taes damnos: Sou servido a ordenar interina e provisoriamente, emquanto não consolido um systema geral, que effectivamente regule semelhantes materias, o seguinte: Primo: Que sejam admissiveis nas alfandegas do Brasil todos e quaesquer generos, fazendas e mercadorias, transportadas ou em navios estrangeiros das Potencias que se conservam em paz e harmonia com a minha Real Corôa, ou em navios dos meus vassallos, pagando por entrada 24 por cento, a saber, 20 de direitos grossos, e 4 do donativo já estabelecido, regulando-se a cobrança destes direitos pelas pautas ou aforamentos por que até o presente se regulam cada huma das ditas alfandegas, ficando os vinhos, aguas ardentes e azeites doces, que se denominam molhados, pagando o dobro dos direitos que até agora nellas satisfaziam. Secundo: Que não só os meus vassallos, mas tambem os sobreditos estrangeiros, possam exportar para os portos que bem possam lhes parecer a beneficio do commercio e agricultura, que tanto desejo promover, todos e quaesquer generos e productos coloniaes, á excepção do pau brasil, ou outros notoriamente estancados, pagando por sahida os mesmos direitos já estabelecidos nas respectivas capitanias, ficando entretanto como em suspenso e em vigor todas as leis, cartas regias ou outras ordens, que até aqui prohibiam neste Estado do Brasil o reciproco commercio e navegação entre os meus vassallos e os estrangeiros. O que tudo assim fareis executar com o zelo e a actividade que de vós espero.

Escripta na Bahia, aos 28 de Janeiro de 1808. – Para o Conde da Ponte. – Principe.'."

Parece-nos ilógico que acontecimento desta magnitude não tivesse – por parte da Nação – reconhecimento compatível e adequado. O descortino amplo de D. João VI não foi percebido pela sociedade brasileira, que, em seu passado recente, não lhe fez jus.

As facetas que retratavam o Príncipe não correspondiam – nem de longe – à grandeza de seu intelecto e de suas ações e providências para a Colônia.

Não foi D. João quem abriu o Brasil para o mundo? Não foi ele quem nos deu a independência, preparando-nos, desde 1808 até 1821, e deixando seu filho para continuar a sua obra?

Será necessário reescrever a história pátria, trazendo luzes dignas e corretas? Será preciso pesquisar e repassar conceitos, explorando fatos mal compreendidos, expondo faces pouco claras?

Justo será conceder-lhe o benefício da dúvida, pelo menos? Ou conservá-lo malvisto e ridículo perante a Nação, como se a fealdade da imagem representasse o caráter fraco, falho e frouxo?

Os atos praticados e assinados apontam no sentido contrário. Pois não?

Vamos apreciar o que escreveu o Almirante Max Justo Guedes, como também o desfile de navios pelas praias do Rio de Janeiro e as homenagens prestadas em peças de teatro.

DE CABRAL A D. JOÃO VI – A EXPANSÃO DO BRASIL*

MAX JUSTO GUEDES
Contra-Almirante

Na ocasião em que escrevo, mais de um mês nos separa do dia 27 de novembro. Nessa data, em 1807, a Família Real portuguesa, nobreza e boa parte das instituições governamentais embarcaram, no cais de Belém, na enorme frota – oito naus de linha, quatro fragatas, três brigues, uma escuna e um grande número de navios mercantes – que, desde setembro, vinha sendo aprontada para, caso se tornasse indispensável, transportar para o Brasil o governo luso. Dois dias após, com vento de feição, fez-se ela ao mar, trazendo a bordo mais de 10 mil pessoas.

A grande divulgação que ao fato histórico está sendo dada pelos meios de comunicação tem propiciado a realização de exposições, edições de livros e artigos e a redação de teses acadêmicas, de qualidade díspar. Certamente, isto trará algum alento para minorar a afirmação de Ortega y Gasset, clara cabeça, lembrando que, desde o século XVI, o homem médio jamais soubera tão pouco de História quanto seus contemporâneos.

Após forte tempestade sofrida pela frota nas proximidades da Ilha da Madeira (9 a 11 de dezembro, já quase entrando o inverno, terrível época para a navegação no Atlântico Norte), dispersaram-se muitos navios, inclusive uma das naus inglesas que, sob o comando do Comodoro Moore, vinham apoiando o comboio. Tal razão levou ao abandono do *rendez-vous* acerta-

* N.R.: Artigo publicado originalmente na *Revista da Armada* (publicação oficial da Marinha de Portugal), nº 413, novembro de 2007.

do para a Ilha de Santiago, no arquipélago de Cabo Verde, vindo a frota em rota batida para o Brasil. Aos 18 de janeiro, já a Nau *Príncipe Real*, que transportava o Príncipe Regente D. João e seus filhos, D. Pedro (Príncipe da Beira) e D. Miguel, mais boa parte da frota passavam ao largo de Pernambuco, inclusive a Nau *Afonso de Albuquerque*, a qual trazia embarcada a Princesa Carlota Joaquina e quatro infantas. Quatro dias após (22 de janeiro), entraram na Baía de Todos os Santos; na cidade de Salvador, em 28 de janeiro de 1808, foi assinada a célebre Carta Régia, que abriu os portos do Brasil ao comércio direto estrangeiro, excetuando-se os gêneros submetidos a estanco, notadamente o pau-brasil. Cabe não esquecer, nessa decisão, a influência de José da Silva Lisboa, depois Visconde de Cairu, que Pedro Calmon apodou de "Patriarca da Independência Econômica" do Brasil, por pertencer-lhe a "honra de ter a um só tempo aberto ao mundo os portos do Brasil – e ao Brasil as portas da unidade do Império".

D. João demorou-se na Bahia até o final de fevereiro, largando para o Rio de Janeiro dia 26, na *Príncipe Real*, em comboio com as Naus *Afonso de Albuquerque* e *Medusa*, mais a inglesa *Bedford*, a Fragata *Urânia*, o Bergatin *Três Corações* e o Transporte *Imperador*. A 7 de março de 1808, entraram estes navios na Guanabara, cessando as funções do sétimo e último vice-rei do Brasil, D. Marcos de Noronha, oitavo Conde dos Arcos.

Seguiram-se as múltiplas medidas que estão dando lugar aos estudos e às exposições mencionados no início deste trabalho: criação da Imprensa Régia – com o surgimento da *Gazeta do Rio de Janeiro* –, do Arquivo Militar, do Jardim Botânico, do Banco do Brasil, da fábrica de ferro, da navegação a vapor, da Escola de Medicina, da Biblioteca Nacional e o início das aulas da Real Academia dos Guardas-Marinha (hoje a Escola Naval do Brasil), cuja companhia também fora transferida para o Brasil, comandada pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra José Maria Dantes Pereira, e embarcada na Nau *Conde D. Henrique*.

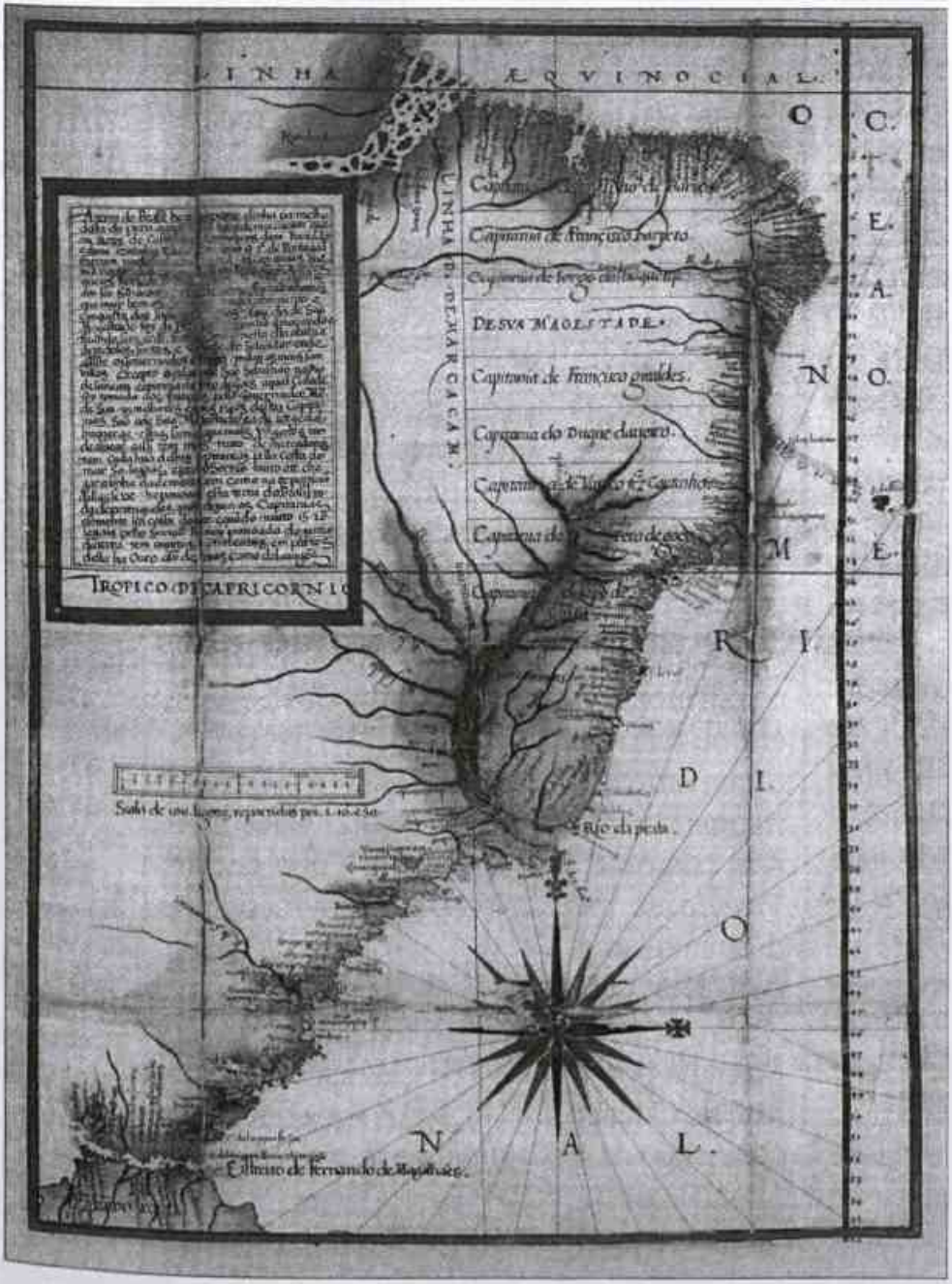
Durante o período joanino, tiveram especial relevo duas ações militares: a invasão de Guiana Francesa, com a tomada de Caiena, e, mais tarde, a invasão da chamada Banda Oriental, tendo as tropas luso-brasileiras, comandadas pelo Tenente-General Carlos Frederico Lecor, ocupado Montevidéu em 20 de janeiro de 1817; e uma notável iniciativa cultural, a contratação da Missão Artística francesa, que chegou ao Rio em 1816, chefiada por Lebreton, que fundaria a Academia de Belas Artes. O apoio foi-lhe dado pelo erudito Conde da Barca.

Mais importante que todas essas medidas foi a elevação do Brasil à condição de Reino Unido, por Carta de Lei de 16 de dezembro de 1815. Em março do ano seguinte faleceu D. Maria I e, quase dois anos depois, foi coroado D. João VI (6 de fevereiro de 1818).

Todas essas medidas podem parecer ao leitor menos avisado que a transmigração da Família Real para o Brasil deu as bases sobre as quais se apoiaram o Império e a República brasileiros. No entanto, se as muitas medidas que, sucintamente, acabo de lembrar parecem ter consolidado o País, havia mais de 300 anos que, progressivamente, ele vinha sendo construído. Em 1519, já toda a costa fora descoberta e cartografada, conforme comprova a carta atlântica do Atlas Miller; vários núcleos de povoamento haviam sido, paulatinamente, formados em São Vicente/Cananéia, Porto dos Patos, Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco; e as duas primeiras vilas (São Vicente e Piratininga) foram criadas.

Logo foi o território dividido em capitanias hereditárias, e, a par do comércio do

pau-brasil, surgiu a agroindústria do açúcar, que trouxe no seu bojo a escravidão negra, a par da dos silvícolas, principiada nos primórdios da ocupação territorial. Obviamente, a História das Mentalidades explica-as, como também explica a grande mai-



Mapa anônimo atribuído a Luís Teixeira, constante no Roteiro da Costa do Brasil – 1586

oria de negros nas ilhas caribenhas colonizadas por holandeses – notadamente sob a influência da Companhia das Índias Ocidentais, a partir do atual Suriname e alcançando as Antilhas (Aruba e Curaçao, por exemplo) –, ingleses (Jamaica) e franceses (Haiti). A escravidão atingiu também os atuais Estados Unidos da América, notadamente os estados do Sul, e foi uma das causas da chamada Guerra de Secessão.

Repelidas haviam sido todas as tentativas estrangeiras de colonização: franceses no Rio de Janeiro e no Maranhão e holandeses no Nordeste (entre 1630 e 1654); ocuparam estes boa parte do território nacional. Entradas e bandeiras, em busca de indígenas para escravizar e de riquezas minerais, haviam impedido que padres da Companhia de Jesus, a serviço de Espanha, estabelecessem missões do Paraná ao "Continente de São Pedro" (Rio Grande do Sul). A fundação do Forte do Presépio, origem de Belém do Pará, foi fundamental à expulsão de holandeses, ingleses e franceses, que tentavam estabelecer-se na foz do Amazonas, e permitiu a ocupação luso-brasileira da portentosa bacia fluvial do Solimões/Amazonas.

O descobrimento do ouro levou enorme massa de mineradores às Minas Gerais e à fundação de importantes vilas, como São João del Rei (1713) e São José del Rei (1718), atualmente Tiradentes, e da Capitania do Mato Grosso (1748), esta junto aos territórios espanhóis de Moxos e Chiquitos. A mineração aumentou a necessidade de escravos negros, geralmente de forte compleição e, assim, adequados aos trabalhos nas minas.

Tudo isso levou à superação do Tratado de Tordesilhas e a novas demarcações de limites na gigantesca fronteira terrestre que separava o Brasil dos territórios castelhanos. Nos reinados de D. João V e D. José I foram assinados o Tratado de Madri (1750) e o Preliminar de Santo Ildefonso (1777).

Neste longo e extremamente importante período para a formação do Brasil, ocorreram alguns movimentos nativistas e independentistas, o principal deles sendo a chamada Inconfidência Mineira, reprimida com relativa violência pela Coroa portuguesa.

Os vários ciclos econômicos ocorridos no Brasil desde o início da colonização – pau-brasil, cana-de-açúcar, ouro, diamantes – deram lugar ao surgimento de notáveis artistas, notadamente arquitetos, escultores, pintores e musicistas, que hoje causam espanto a quem visita as chamadas cidades históricas espalhadas por todo o nosso território, sendo elas permanente desmentido de que toda a riqueza produzida no Brasil fora transferida para a Metrópole antes da chegada da Família Real, para nela dar grandeza e monumentalidade aos palácios e igrejas. As muitas obras-primas do Barroco e Rococó cabalmente comprovam o destemor, a hercúlea resistência, a tenacidade e o amor à cultura daqueles heróicos luso-brasileiros que legaram à atual geração uma das maiores nações do Orbe.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<HISTÓRIA>; História do Brasil; História de Portugal;

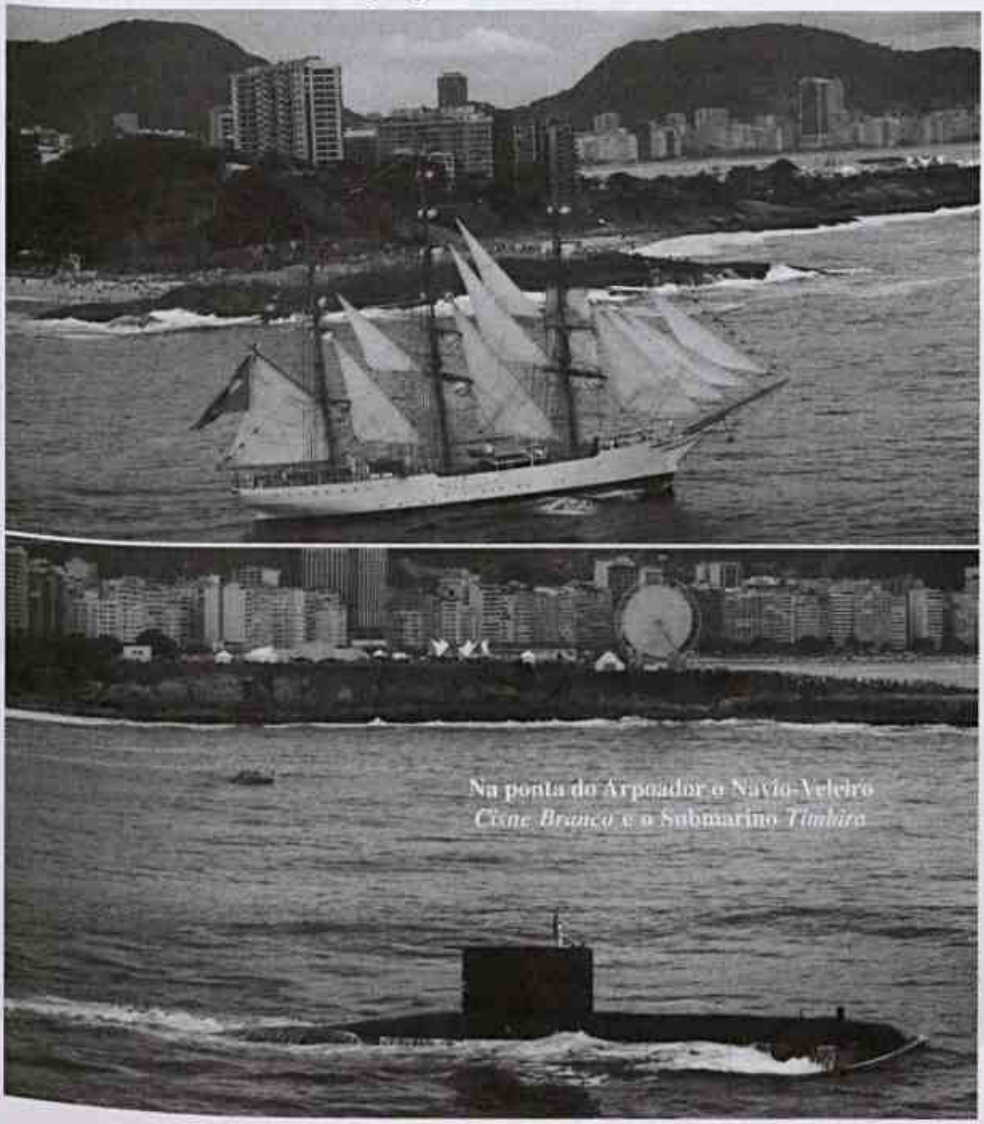
COMEMORAÇÃO DA ABERTURA DOS PORTOS

No dia 27 de janeiro de 2008, em manhã de pouco sol, navios e aeronaves da Marinha do Brasil desfilaram em frente às praias da cidade do Rio de Janeiro, desde o Recreio dos Bandeirantes, "mostrando a Bandeira", em comemoração aos 200 anos da Abertura dos Portos do Brasil.

Na Praia do Arpoador, aproximaram-se mais de terra. Os Fortes de Copacabana e do Leme e a Fortaleza de Santa Cruz realizaram salvas durante a passagem.

A Companhia Docas do Rio de Janeiro recepcionou as autoridades que participaram do evento no Píer da Praça Mauá, às 11 horas, para a abertura formal das comemorações. O comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto, foi representado pelo diretor-geral do Material, Almirante-de-Esquadra Marcus Vinícius Oliveira dos Santos.

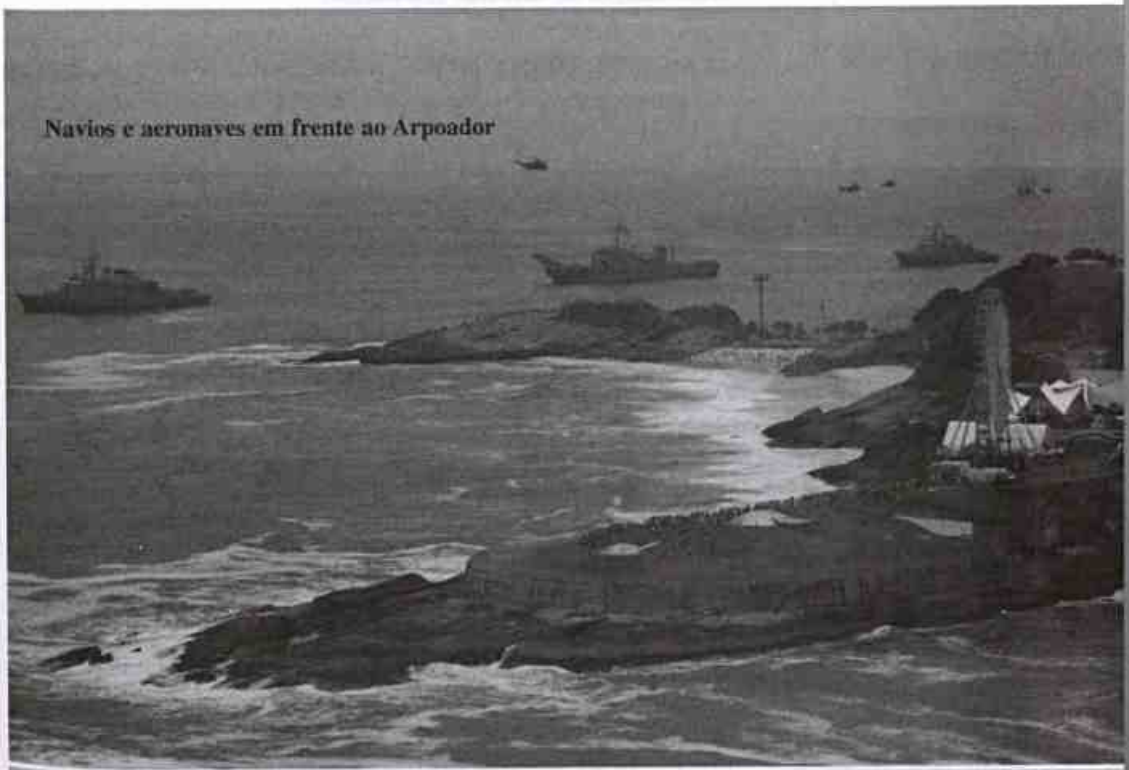
Às 17 horas, ainda no Píer, houve apresentação da Banda Sinfônica do Corpo de Fuzileiros Navais, seguida de musical do Grupo Moinho. Fotos do 3ºSG-ES Sandro Hora Gomes do ComemCh.



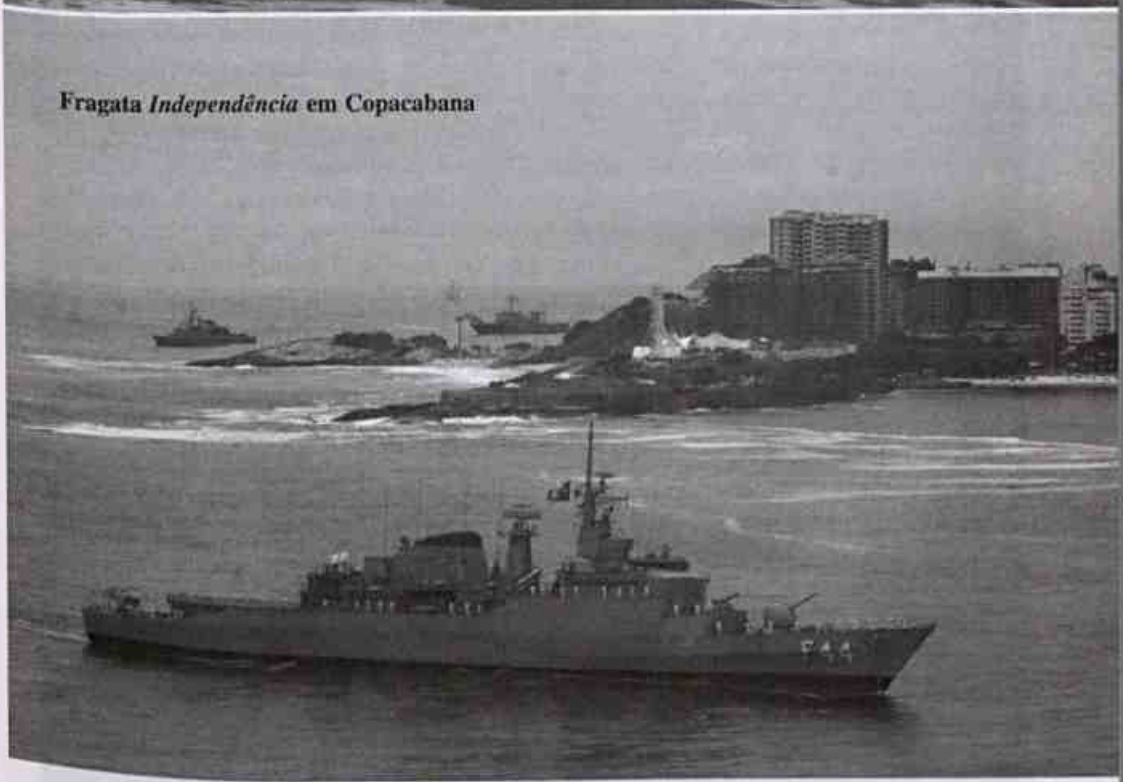
Na ponta do Arpoador o Navio-Veleiro *Cisne Branco* e o Submarino *Timbira*

Navios em formatura em frente às praias do Leblon e Ipanema

Fragata *Independência* e aeronave Esquilo (UH-12/13) em Ipanema – Pão de Açúcar ao fundo



Navios e aeronaves em frente ao Arpoador



Fragata *Independência* em Copacabana

TEATRO NO ESPAÇO CULTURAL

A passagem dos 200 anos da chegada da família real ao Brasil também mereceu a atenção da Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha (DPHCM) e do Serviço de Documentação da Marinha (SDM).

Há mais de um ano esses órgãos vêm desenvolvendo o projeto educativo "Conhecendo e Brincando no Espaço Cultural", constando de peças teatrais com narração da história da Marinha do Brasil, e que agora se volta mais especificamente para o tema em questão.

Partindo da reflexão de que "comemorar é lembrar que tivemos um passado" e que as comemorações de datas históricas é fator determinante para a valorização do patrimônio de uma sociedade, o projeto leva ao público do Espaço Cultural da Marinha o tema "Memória". Nesta nova montagem teatral, os personagens que conduzem a encenação são dois museólogos, o que permite que se fale também sobre o Ano Ibero-Americano de Museus. Assim, inicialmente, é abordada a importância de todo e qualquer tipo de documento que identifique e reafirme aspectos da cultura individual e/ou coletiva.

Neste caminho de resgates, a segunda parte da peça conta as peripécias da viagem da família real para o Brasil – as confusões do embarque, a volumosa bagagem, a numerosa tripulação, o adiamento da partida, tempestades em alto-mar, a parada na Bahia antes de chegar ao Rio de Janeiro e a comoção dos habitantes na recepção a Dom João e sua Corte.

Também é mostrada como foi a instalação da Corte Portuguesa no Rio de Janeiro – o que fez da cidade a capital do Reino de Portugal. Nos 13 anos em que esteve aqui, D. João realizou melhorias em diversas áreas da vida carioca. Houve uma verdadeira reurbanização da cidade, e a presença da corte transformou a paisagem e os costumes do Rio.

Entre os feitos da administração de D. João destacam-se: a criação do Horto Real, que deu origem ao Jardim Botânico; a abertura dos portos às nações amigas; e a criação da primeira Escola de Medicina, do Banco do Brasil, da Biblioteca Nacional, da Real Academia Militar, da Fábrica de Vidros, da Fábrica de Pólvora, da Imprensa brasileira (o primeiro jornal foi *A Gazeta do Rio de Janeiro*) e do Museu Real, conhecido como Museu Nacional, hoje na Quinta da Boa Vista. O monarca português também incentivou a criação da Escola Real das Ciências, Artes e Ofícios, organizada após a vinda da Missão Francesa, que trouxe ao Rio o pintor e desenhista Jean-Baptiste Debret. Promoveu, ainda, um movimento de interiorização, com o objetivo de expandir a atividade agrícola em terras férteis da região chamada de "serra acima", onde hoje estão Paty do Alferes, Valença e Vassouras, entre outros municípios.

O projeto "Conhecendo e Brincando no Espaço Cultural da Marinha" é realizado em parceria com a Liga dos Amigos do Museu Naval e com patrocínio da Companhia de Navegação Norsul. A elaboração e coordenação é da museóloga Vera Lucia Finkel. O texto, a música e a direção de "Memória" estão a cargo de Gedivan de Albuquerque, e no elenco estão Mathias Gomes e Rita J. Bogado. A produção executiva e a coordenação da montagem são de Raquel Brum. A equipe do projeto assina os figurinos, e os adereços são de Rita J. Bogado. A peça é apresentada aos sábados e domingos, às 14h30 e 16 horas, e oficina de arte às 15 horas e 15h40m.

A temporada segue até o final de maio e a entrada é franca. O Espaço Cultural da Marinha fica na Avenida Alfred Agache, s/nº, Centro, Rio de Janeiro.

TEATRO NO MUSEU NAVAL

Já o Museu Naval apresenta a peça "1808 – A Corte Portuguesa no Brasil", que estreou em 14 de março último. Este é o sexto tema do projeto "Uma Viagem pelo Mundo da História". Outros assuntos já haviam sido adaptados para o teatro, com monólogos, musicais e gincana. A estadia de D. João VI no Brasil, porém, merecia um tratamento especial. Assim, "1808 – A Corte Portuguesa no Brasil" nasceu como uma opereta cabocla, uma pequena ópera ligeira e graciosa, forma leve de teatro musicado sobre assunto de feição popular, interpretada por dois atores-cantores-dançarinos, personificados de bonecos musicais. A história cantada é usada como uma ferramenta de motivação ao aprendizado, facilitando a memorização.

Os episódios marcantes que motivaram a saída de D. João da Europa, a estadia no Brasil e sua volta a Portugal são cantados em ritmos brasileiros, com interpretações operísticas. O tema aborda desde a ameaça das tropas francesas e do poderio bélico inglês, passando pela dramática vinda para o Brasil, a abertura dos portos, as grandes transformações que a colônia sofreu no período e que tiveram influência direta sobre a manutenção da unidade nacional e a independência do Brasil, até o retorno da família real portuguesa. Direcionado a jovens e adultos a partir dos 10 anos de idade, o espetáculo tem cerca de 35 minutos de duração.

O texto e a direção da peça são assinados por Dulce Bressane. A música e a direção musical são de Luciano Moreira, a coreografia é de Aline Sampin e os figurinos, de Lícia Lacerda. Aline Sampin e Luciano Moreira formam o elenco.

O Museu Naval fica na Rua Dom Manuel, nº 15, Centro, Rio de Janeiro.

UMA ESTRATÉGIA COOPERATIVA PARA O PODER NAVAL DOS ESTADOS UNIDOS NO SÉCULO XXI*

GARY ROUGHEAD[1]
Almirante (USN)
JAMES T. CONWAY[2]
General (USMC)
THAD ALLEN[3]
Almirante (USCG)
Tradução e adaptação: CARLOS **MARCELLO** RAMOS E SILVA
Capitão-de-Mar-e-Guerra (RM1)

SUMÁRIO

Prefácio
Introdução
Desafios de uma nova era
Conceito estratégico marítimo
Implementando a estratégia
Prioridades para implementação
Conclusão
Anexos** – 1) Um desempenho brilhante
2) O verdadeiro propósito da estratégia

---

* Revista *Proceedings* (Estados Unidos), novembro 2007, p. 14-20. Esta estratégia vinha sendo aguardada desde 2006, quando foi verbalizada pelo Almirante Mike Mullen, na época exercendo o cargo de chefe de Operações Navais (CNO) e hoje exercendo o de Chairman of the Joint Chiefs of Staff. É a primeira estratégia marítima norte-americana após mais de 20 anos. O documento foi assinado pelos três comandantes dos Serviços Navais dos EUA: Marinha, Corpo de Fuzileiros Navais e Guarda Costeira.

1 Chief of Naval Operations da Marinha dos EUA (cargo correspondente ao de comandante da Marinha na MB).

2 Commandant of the Marine Corps da Marinha dos EUA (cargo correspondente ao de comandante-geral do Corpo de Fuzileiros Navais na MB).

3 Commandant of the Coast Guard dos EUA (Comandante da Guarda Costeira, sem correspondente na MB).

** N.R.: A redação da *RMB* apreciou as matérias publicadas na revista *Proceedings* (novembro/2007, p.22-24; e dezembro/2007, p. 90-91) e as considerou importantes para complementar o entendimento do presente artigo. Assim, publicamos como anexos os resumos das referidas matérias, que tecem avaliações sobre este documento assinado pelos três comandantes.

PREFÁCIO

Uma Estratégia Cooperativa para o Poder Naval no *Século XXI* não possui precedente histórico. Nunca antes as forças marítimas dos Estados Unidos da América (EUA) – a Marinha, os Fuzileiros Navais e a Guarda Costeira – se juntaram para criar uma estratégia unificada. Nessa estratégia é enfatizada a abordagem que integra o poder naval com outros elementos do poder nacional, bem como com os de nações amigas e aliadas. Ela descreve como o poder naval será aplicado ao redor do mundo para proteger o estilo de vida norte-americano, na medida em que nos juntamos a nações que possuem o mesmo pensamento para proteger e manter o sistema interconectado global por meio do qual também prosperamos. Nosso cometimento em proteger o território nacional e em vencer as guerras de nossa Nação é igualado pelo compromisso de prevenir a guerra.

Nosso povo deseja que continuemos fortes; ele deseja que o protejamos e à Pátria; e ele quer que trabalhemos com parceiros ao redor do planeta para prevenir a guerra

Nossos cidadãos se envolveram no desenvolvimento desta estratégia por meio de uma série de fóruns públicos denominados "Conversações com o País". Três temas predominaram nessas discussões: nosso povo deseja que continuemos fortes; ele deseja que o protejamos e à Pátria; e ele quer que trabalhemos com parceiros ao redor do planeta para prevenir a guerra. Esses temas, associados à pesquisa acadêmica rigorosa, à análise e ao debate, nos levaram a estratégia abrangente, projetada para atender às expectativas e necessidades do povo norte-americano.

Uma Estratégia Cooperativa para o Poder Naval no Século XXI aproxima nossas organizações mais do que elas jamais estiveram no passado, com o propósito de aumentar a prosperidade e a segurança de nossa Nação. As demandas de um mundo inseguro e os interesses permanentes do povo americano o exigem.

INTRODUÇÃO

A segurança, a prosperidade e os interesses vitais dos Estados Unidos estão cada vez mais interligados aos de outras nações. Os interesses de nossa Nação serão mais bem atendidos por meio da promoção de um sistema global pacífico integrado por redes interdependentes de comércio, finanças, informação, legislação, povos e governos.

Nós prosperamos pela existência desse sistema de trocas entre nações, mas reconhecemos sua vulnerabilidade a uma gama de distúrbios que podem produzir uma cascata de efeitos nocivos longe de suas origens. Guerra entre superpoderes, conflitos regionais, terrorismo, ausência de leis e desastres naturais, todos possuem potencial para ameaçar a segurança nacional dos EUA e a prosperidade mundial.

Os oceanos conectam as nações do planeta, mesmo os países sem acesso ao mar. Porque o ambiente marítimo – oceanos, mares, baías, estuários, ilhas, áreas costeiras, litorais e o espaço aéreo a eles sobrejacente – sustenta 90 por cento do comércio mundial, ele transporta a energia vital de um sistema global que liga todos os países do mundo. Cobrindo três quartos do planeta, os oceanos avizinham povos do mundo inteiro. Eles nos permitem apoiar os

amigos em necessidade e confrontar agressões longe de nosso litoral.

Hoje, os EUA e seus parceiros se encontram competindo por influência global numa era em que é pouco provável se verem inteiramente em guerra, ou inteiramente em paz. Nosso desafio é aplicar o poder naval de forma que proteja os interesses vitais dos EUA, promovendo maior segurança coletiva, estabilidade e confiança. Apesar da defesa da Pátria e a derrota de adversários em guerras continuarem sendo metas inquestionáveis do poder naval, para servir ao interesse nacional ele deve ser aplicado de forma mais ampla.

Nós acreditamos que *prevenir guerras é tão importante quanto ganhá-las*. Entretanto, existe tensão entre os requisitos para o engajamento continuado em tempo de paz e a manutenção da proficiência nos atributos críticos para se lutar e vencer em combate. As forças marítimas devem contribuir para a vitória decisiva em guerras enquanto aumentam nossa capacidade para preveni-las e para vencermos a longa luta contra redes terroristas, influenciar eventos positivamente e diminuir o impacto de desastres.

Nós acreditamos que prevenir guerras é tão importante quanto ganhá-las

Como sempre ocorreu, essas tarefas críticas serão executadas por nosso pessoal – chave do sucesso de qualquer estratégia militar. Assim, proveremos o pessoal – nossos marinheiros, fuzileiros e homens da guarda costeira – com treinamento, educação e ferramentas necessárias para a promoção da paz e para que prevaleçam em conflitos.

Orientados pelos objetivos articulados na Estratégia de Segurança Nacional (*National Security Strategy*), Estratégia de Defesa Nacional (*National Defense Strategy*), Estratégia Militar Nacional (*National Military Strategy*) e na Estratégia Nacional para Segurança Marítima (*National Strategy for Maritime Security*), a Marinha dos EUA, o Corpo de Fuzileiros Navais e a Guarda Costeira atuarão ao longo de toda a gama de operações militares para defender os EUA de ataque direto; garantir acesso estratégico e reter liberdade de ação global; fortalecer alianças e parcerias existentes/emergentes; e estabelecer condições de segurança favoráveis.

Em acréscimo, forças marítimas serão empregadas para o estabelecimento de confiança entre nações por meio de esforços para segurança coletiva enfocados nas ameaças comuns e nos interesses mútuos no mundo aberto e multipolar. Para fazê-lo, será necessário um nível sem precedente de integração entre nossas forças marítimas e maior cooperação com as outras expressões do poder nacional, além das capacidades de nossos parceiros internacionais.

O poder naval será uma força unificadora para a construção de um amanhã melhor.

DESAFIOS DE UMA NOVA ERA

A economia mundial está firmemente interconectada. Ao longo das últimas quatro décadas, o comércio marítimo mais do que quadruplicou: 90 por cento do comércio mundial e dois terços do seu petróleo são transportados por mar. As vias marítimas e as infra-estruturas de apoio costeiras são vitais para a economia global moderna, símbolos visíveis e vulneráveis do sistema de distribuição moderno que depende da liberdade de passagem por regiões litorâneas cada vez mais urbanizadas.

A expansão do sistema global tem elevado a prosperidade de muitas nações. Entretanto, seu crescimento contínuo pode gerar

o aumento da competição por capitais e recursos com outros poderes econômicos, corporações transnacionais e organizações internacionais. A elevação da expectativa popular e o aumento da competição por recursos, associados à escassez, poderão encorajar nações a adicionar reivindicações de soberania sobre maiores áreas oceânicas, vias aquáticas e recursos naturais – resultando, potencialmente, em conflito.

A tecnologia vem, rapidamente, expandindo atividades marítimas, tais como o desenvolvimento do aproveitamento de energia, a extração de recursos naturais e outras atividades comerciais, acima e abaixo da superfície dos oceanos. A mudança climática vem, gradualmente, abrindo as águas do Ártico não somente para permitir a exploração de novos recursos naturais, mas também para exploração de novas rotas comerciais marítimas que poderão alterar a configuração do sistema de transporte global. Embora esses desenvolvimentos apresentem oportunidades para crescimento, eles são, também, fontes potenciais de competição e de conflitos por acesso a recursos naturais.

A globalização está também moldando os padrões de migração humana, saúde, educação, cultura e condução de conflitos. Os conflitos vêm se caracterizando, cada vez mais, por conjugação híbrida de táticas tradicionais e irregulares, planejamento e execução descentralizados, e com atores não-governamentais utilizando tanto tecnologias simples como sofisticadas de forma inovadora. Governos fracos ou corruptos, insatisfação entre desprivilegiados, extremismo religioso, nacionalismo étnico e mudanças demográficas – freqüentemente provocadas por avanços desiguais ou não desejados da globalização – exacerbam tensões e contribuem para causar conflitos.

Concomitantemente, uma quantidade crescente de atores transnacionais e de estados marginais encorajada e capacitada pelo acesso sem precedente ao palco global pode causar rupturas sistêmicas para aumentar seu poder e influência. Suas ações, muitas vezes projetadas para, propositalmente, incitar conflito entre outras entidades, dificultam tentativas de abrandamento de tensões regionais.

A proliferação de armas de destruição em massa e da informação aumentou a capacidade de nações-estado e de atores transnacionais de desafiar o acesso marítimo, de se evadirem da responsabilidade por ataques e de manipular a opinião pública. O uso assimétrico da tecnologia representará um leque de ameaças aos EUA e a seus aliados. Ainda mais preocupante é o crescimento do apetite por armas nucleares e de destruição em massa demonstrado por nações e adversários não-governamentais. Em paralelo, ataques a sistemas legais, financeiros ou cibernéticos poderão provocar rupturas iguais ou maiores do que sistemas cinéticos.

A maioria da população mundial habita raio de até poucas centenas de milhas dos oceanos. A instabilidade social em cidades cada vez mais populosas, muitas das quais localizadas em regiões já instáveis, é passível de criar rupturas significativas. O efeito das mudanças climáticas pode também aumentar o sofrimento humano por meio de tempestades catastróficas, perda de terras cultiváveis e inundações nos litorais, podendo gerar perda de vidas humanas, migração involuntária, instabilidade social e crises regionais.

As comunicações em massa evidenciarão o drama do sofrimento humano e as populações prejudicadas terão cada vez mais consciência e menor tolerância à sua condição. Ideologias extremistas se tornarão mais atrativas àqueles em desespero e abandonados de oportunidades. Elementos criminosos explorarão essa instabilidade social.

Essas condições combinam-se para criar um futuro incerto e para nos fazer refletir numa nova maneira de ver o poder marítimo. Nenhuma nação possui os recursos exigidos para prover salvaguarda e segurança em todo o ambiente marítimo. Progressivamente, governos, organismos não-governamentais, organizações internacionais e o setor privado formarão parcerias com o interesse comum de se contraporem a essas ameaças emergentes.

CONCEITO ESTRATÉGICO MARÍTIMO

Esta estratégia reafirma o uso do poder marítimo para influenciar ações e atividades no mar e em terra. O caráter expedicionário e a versatilidade das forças marítimas provêm aos EUA vantagem assimétrica de estabelecer ou aumentar a presença militar em áreas em que o acesso seja limitado ou negado. O posicionamento de nossas forças militares além-mar em caráter permanente ou por tempo prolongado, freqüentemente, provoca repercussões econômicas, sociais ou políticas não-intencionais. O mar é um vasto espaço de manobra, onde a presença de forças marítimas pode ser graduada como exigido pelas condições existentes, permitindo abordagens flexíveis à escalada, desescalada e dissuasão de conflitos.

O poder marítimo dos EUA será posicionado globalmente em postura adequada a prover segurança a nosso território e cidadãos contra ataque direto e para impulsionar nossos interesses no mundo

A velocidade, flexibilidade e agilidade das forças marítimas, além da capacidade de permitirem a gradação, provêm aos comandantes das forças conjuntas ou combinadas uma gama de opções para responder a crises. Em acréscimo, operações marítimas integradas, sejam em estruturas de alianças formais (como a da Organização do Tratado do Atlântico Norte – Otan) ou em arranjos informais (como na iniciativa *The Global Maritime Partnership*), enviam mensagens poderosas a agressores potenciais de que agiremos em conjunto com outros para garantir a segurança e a prosperidade coletiva.

O poder marítimo dos EUA será posicionado globalmente em postura adequada a prover segurança a nosso território e cidadãos contra ataque direto e para impulsionar nossos interesses no mundo. Como nossas segurança e prosperidade estão diretamente ligadas às de outros, forças marítimas americanas serão posicionadas para proteger e sustentar o pacífico sistema global constituído de redes interdependentes de comércio, finanças, informação, legal, povos e governos.

Empregaremos o alcance global, a presença persistente e a flexibilidade operacional inerentes ao poder naval dos EUA para cumprir tarefas básicas ou imperativos estratégicos. Onde as tensões forem altas ou onde quisermos demonstrar a amigos ou aliados nosso cometimento com segurança e estabilidade, as forças marítimas americanas serão caracterizadas por forças-tarefa avançadas e com concentração regional com poder de combate adequado a limitar conflitos regionais, dissuadir grandes potências e, em caso de falha nesta dissuasão, vencer as guerras de nossa Nação, participando em campanha combinada ou conjunta. Ade-

mais, forças marítimas persistentes e estabelecidas de acordo com a missão serão distribuídas globalmente para contribuir para a defesa da Pátria à distância, promover e sustentar as relações de cooperação com o conjunto em expansão de parceiros internacionais, e para prevenir e abrandar rupturas e crises.

Poder combatente com credibilidade e concentrado regionalmente. Poder combatente com credibilidade continuará a ser posicionado no oeste do Pacífico e no Golfo Pérsico/Oceano Índico para proteção de nossos interesses vitais, para assegurar a nações amigas e aliadas do nosso contínuo cometimento com a segurança regional, e para dissuadir adversários potenciais e observar competidores. Esse poder combatente poderá ser reposicionado de forma seletiva e rápida para se contrapor a contingências que possam surgir em outros locais. Essas forças serão dimensionadas e adotarão postura para cumprir os seguintes imperativos estratégicos:

– Limitar conflitos regionais por meio de poder marítimo decisivo e posicionado em avanço

O conflito regional atual possui ramificações que vão além da área do conflito. Crises humanitárias, violência espalhando-se através das fronteiras, doenças epidêmicas e a interrupção de recursos vitais são possíveis quando eclodem conflitos regionais. Apesar de esta estratégia advogar a favor da dispersão de forças marítimas interligadas, nós não podemos estar em todos os lugares e não podemos agir para abrandar todos os conflitos regionais.

Onde os conflitos ameaçarem o sistema global e nossos interesses nacionais, forças marítimas estarão em prontidão para reagir junto com outros elementos do poder nacional e multinacional, para prover os líderes políticos com uma gama de opções para dissuasão, escalada ou abrandamento de conflitos. Forças marítimas com presença constante e prontas para combate provêm à Nação a opção de entrada forçada primária nesta era em que acessos são cada vez mais restritos, além de proverem os meios para a Nação responder rapidamente a outras crises. Seja além do horizonte ou em plena vista, forças marítimas podem dissuadir ambições de agressores regionais, garantir nações amigas e aliadas, ganhar e manter acesso e proteger nossos cidadãos enquanto trabalham para manter a ordem mundial.

Crítico para essa noção é a existência de uma esquadra poderosa – navios, aeronaves, forças de fuzileiros navais e atividades baseadas em terra – capaz de controlar áreas marítimas selecionadas, de projetar poder sobre terra e de proteger forças amigas e populações civis de ataques.

– Dissuadir guerra entre grandes poderes

Nenhuma outra ruptura é tão desastrosa para a estabilidade global como a guerra entre grandes poderes. Manter e aumentar a vantagem do poder naval desta Nação é elemento-chave para dissuasão de guerra entre grandes poderes. O caráter expedicionário das forças marítimas – letalidade, alcance global, velocidade, resistência, habilidade em vencer barreiras de acesso e agilidade operacional – provê ao comandante combinado muitas opções de dissuasão. Buscaremos abordar a dissuasão por meios que incluam a habilidade em escalar com credibilidade para retaliar contra agressores, seja por meios convencionais, não-convencionais ou com forças nucleares.

– Vencer as guerras de nossa Nação

Em tempos de guerra, nossa capacidade em impor controle marítimo local, suplantar

as dificuldades de acesso, forçar entrada, e projetar e manter poder sobre terra torna nossa força marítima elemento indispensável para a força conjunta ou combinada. Essa vantagem expedicionária deve ser mantida por prover liberdade de manobra para o comandante de força conjunta ou combinada. Reforçados por uma capacidade logística robusta que permita concentrar e manter as forças, o controle marítimo e a projeção de poder permitem longas campanhas em terra.

– Forças marítimas dimensionadas para cada missão, distribuídas globalmente

Os serviços navais estabelecerão presença global constante usando forças distribuídas e organizadas de acordo com a missão, integrando as capacidades da Marinha, dos Fuzileiros Navais e da Guarda Costeira. Essa distribuição global irá além das áreas de posicionamento tradicionais e refletirá missões desde operações humanitárias até as que contenham ênfase em antiterrorismo e na guerra irregular. Nossas forças marítimas serão dimensionadas para se adequarem às características particulares de cada região específica, muitas vezes em conjunção com forças de operações especiais e parceiros de outras agências governamentais. Particularmente, esta estratégia reconhece a crescente importância e carência de atividades de tempos de paz na África e no hemisfério ocidental.

– Contribuir para a defesa da Pátria à distância

Forças marítimas defenderão a Pátria por meio da identificação e neutralização de ameaças o mais distante de nosso litoral quanto possível. Desde a fomentação de relacionamentos críticos além-mares à filtragem de navios em trânsito para nossos portos, ou pela resposta rápida a quaisquer ameaças em aproximação ao nosso litoral, o esforço de defesa do território nacional integrará, dentre os serviços marítimos, a força conjunta, a comunidade de agências, nossos parceiros internacionais e o setor privado, de modo a prover o mais alto nível de segurança possível. Quando determinado, forças marítimas prontamente apoiarão autoridades civis em caso de ataque ou desastre natural em nosso litoral.

– Fomentar e manter relacionamento cooperativo com maior número de parceiros internacionais

Relações cooperativas expandidas com outras nações contribuirão para a segurança e estabilidade do espaço marítimo em benefício de todos. Apesar de, quando necessário, nossas forças poderem ser aumentadas em resposta a crises, o mesmo não ocorre em relação à cooperação e à confiança. Elas devem ser construídas ao longo do tempo, de maneira que os interesses estratégicos dos participantes sejam continuamente considerados, enquanto o respeito e o entendimento mútuo são impulsionados.

Fundamental para o crescimento dessas relações é o desenvolvimento da habilidade cultural, histórica e lingüística de nossos marinheiros, fuzileiros e homens da Guarda Costeira, de modo a nutrirem-se interações efetivas com uma diversidade de parceiros internacionais. Construir e revigorar essas relações por meio de cooperação em segurança no teatro requer focar-se mais na construção de capacidades, na assistência humanitária, na moldura regional para melhoria da governança marítima e na cooperação para compelir-se à obediência às leis no espaço marítimo.

– Prevenir ou conter rupturas locais antes de seu impacto no sistema global

Forças marítimas trabalharão junto a outras para assegurar nível adequado de se-

gurança e vigilância no espaço marítimo. Assim, ameaças transnacionais – terroristas e extremistas; disseminadores de armas de destruição em massa; piratas; traficantes humanos, de drogas e de armas convencionais; e outros criminosos serão reprimidos.

Por sua presença, posicionamento avançado e engajamento em relacionamentos de benefício comum com parceiros regionais ou globais, as forças marítimas incentivarão molduras que aumentem a segurança. Quando desastres naturais ou provocados pelo homem ocorrerem, nossas forças marítimas poderão prover assistência humanitária e de apoio, juntando-se a parceiros de outras agências ou não-governamentais. Por meio da participação rotineira em atividades cooperativas, as forças marítimas terão postura que apóie outras forças conjuntas ou combinadas para abrandar e conter rupturas.

Implementando a estratégia

Para executar com sucesso esta estratégia, os serviços marítimos devem, coletivamente, expandir as capacidades básicas do poder naval dos EUA de modo a obter-se uma mistura balanceada entre as capacidades de engajamento na paz e de operações de combate principais.

Capacidades básicas expandidas

Apesar de os serviços navais conduzirem muitas missões, as seis capacidades a seguir exprimem o núcleo do poder marítimo dos EUA e refletem um aumento na ênfase das atividades que previnem guerras e constroem parcerias.

– Presença avançada

Forças marítimas serão desdobradas avançadas, em especial nesta era de ameaças diversas ao território nacional. Operações avançadas propiciam familiaridade com o ambiente, bem como com as personalidades e os comportamentos de atores regionais. Respeitando-se a soberania de outras nações, essa influência e esse entendimento contribuem para respostas efetivas em caso de crises. Caso as operações de tempos de paz se transformem em operações de guerra, as forças marítimas já terão desenvolvido o entendimento e a experiência ambiental e operacional para, rapidamente, se engajarem em operações de combate. O desdobramento avançado também nos permitirá combater o terrorismo o mais longe possível de nosso território. Onde e quando aplicável, forças marítimas em posições avançadas isolarão, capturarão ou destruirão terroristas, suas infraestruturas, recursos e santuários, preferencialmente com parceiros em coalizões.

– Dissuasão

Prevenir guerras é preferível a lutar. Dissuadir agressões deve ser visualizado em termos globais, regionais e transnacionais por via de meios convencionais, não-convencionais e nucleares. As atividades efetivas de Cooperação em Segurança no Teatro são uma forma de dissuasão estendida que cria segurança e remove as condições para existência de conflitos. A defesa marítima contra mísseis balísticos aumentará a dissuasão por prover um "guarda-chuva" de proteção às forças avançadas e às nações amigas e aliadas, enquanto, simultaneamente, contribui para a arquitetura planejada para a defesa dos EUA. Nossa vantagem no espaço – da qual depende a maior parte de nossa capacidade em operar de forma dispersa em ambiente de rede – deve ser protegida e estendida. Usaremos forças baseadas ou desdobradas avançadas, meios baseados no espaço,

dissuasão estratégica baseada no mar e outras iniciativas para dissuadir aqueles que quiserem nos fazer mal.

– Controle do mar

A capacidade de operar livremente no mar é um dos mais importantes aspectos que possibilitam operações conjuntas e interagências governamentais, e o controle do mar requer capacidades em todo espectro do domínio marítimo, incluindo o espaço e o ciberespaço. Existem muitos desafios à nossa capacidade em exercer o controle do mar, mas talvez nenhum tão significativo quanto a crescente quantidade de nações que operam submarinos modernos de propulsão diesel-elétrica ou nucleares. Continuaremos a apurar as táticas, os adestramentos e as tecnologias necessárias para a neutralização dessa ameaça. Não admitiremos situações nas quais a liberdade de manobra e a de acesso de nossas forças marítimas venham a ser restringidas, nem permitiremos a adversários romperem a cadeia de suprimento global por meio de tentativas de bloqueio de vias marítimas de comunicações ou de comércio. Estaremos aptos a impor controle de área marítima local onde for necessário, preferencialmente em associação a aliados e nações amigas, mas por nós mesmos, se for o caso.

– Projeção de poder

Nossa capacidade de vencer desafios ao acesso e de projetar e manter poder em terra é a base da nossa credibilidade para combater. Nossas vantagens serão sustentadas por meio de forças apropriadamente dimensionadas, tecnologia inovadora, conhecimento da capacidade dos adversários, processos adaptativos de planejamento conjuntos, e pela proficiência e talento de nossos marinheiros, fuzileiros e homens da guarda costeira. Nós manteremos uma capacidade robusta de apoio logístico para rapidamente concentrar e apoiar forças, e para permitir campanhas conjuntas e/ou combinadas. Essa capacidade depende da manutenção de uma poderosa indústria americana de transporte marítimo e de seus recursos intermodais críticos.

– Segurança marítima

A criação e a manutenção da segurança no mar são essenciais para diminuir ameaças no pré-guerra, incluindo pirataria, terrorismo, proliferação de armas, tráfico de drogas e outras atividades ilegais. A oposição a essas ameaças irregulares e transnacionais protege nossa Pátria, aumenta a estabilidade global e garante a liberdade de navegação em benefício de todas as nações. Nossas forças marítimas compelem à obediência às leis marítimas domésticas e internacionais por meio de protocolos já estabelecidos, tais como o Plano Operacional Marítimo de Resposta a Ameaça (MOTR – *Maritime Operational Threat Response Plan).* Também nos juntamos a outras Marinhas e guardas costeiras ao redor do mundo para policiar os espaços globais comunitários e para suprimir ameaças comuns.

– Assistência humanitária e resposta a desastres

Por meio do investimento em relações forjadas em tempos de paz, nós continuaremos a abrandar o sofrimento humano, na vanguarda dos esforços interagências governamentais e multinacionais, ambos de modo deliberado e pró-ativo e em resposta a crises. O sofrimento humano nos compele a agir e o caráter expedicionário das forças marítimas as posiciona de forma única para proverem assistência. Nossa capaci-

dade de conduzir operações de evacuação de não-combatentes de forma rápida e sustentável é crítica para o alívio em situação de risco à segurança de nossos cidadãos ou outros.

Prioridades para implementação

A implementação desta estratégia requererá que os serviços marítimos demonstrem flexibilidade, adaptabilidade e unidade de esforços para evoluírem para estar à altura dos desafios persistentes ou emergentes e das oportunidades que vierem a surgir. Iniciativas específicas que apóiem esta estratégia devem ser testadas e avaliadas ao longo do tempo por meio de experimentações, de jogos de guerra e de contínua experiência operativa, com supervisão periódica e orientação unificada dos líderes mais antigos dos serviços navais. Apesar de muitas iniciativas terem que frutificar para viabilizar esta estratégia, três áreas receberão atenção prioritária:

Aperfeiçoar a integração e a interoperabilidade

A necessidade crescente dos comandantes combatentes de conjuntos de forças marítimas dimensionadas para cada missão específica requer uma abordagem mais integrada em relação à sua forma de utilização.

Os fuzileiros continuarão a ser empregados como forças-tarefa aéreas e terrestres, operando a partir de navios anfíbios para a condução de uma variedade de missões, tal como a de projeção de poder, mas serão também empregados a bordo de uma maior variedade de navios para missões de segurança marítima. Marinheiros, fuzileiros e homens da Guarda Costeira, agrupados em diversas combinações de forças de segurança, de equipes móveis de treinamento, de batalhões de construção, de serviços de saúde, de polícia e de unidades de assuntos civis para a condução de missões de assistência humanitária e de cooperação em segurança exemplificam os conjuntos de forças adaptativas.

A defesa do território nacional é o exemplo mais óbvio da necessidade de maior integração. Não é suficiente falar-se em defesa do território nacional em termos de divisão de responsabilidades e de autoridade entre a Marinha e a Guarda Costeira ao longo de um limite geográfico não-definido. Preferivelmente, os serviços marítimos devem – e o farão – trabalhar como um só onde quer que operem em defesa dos EUA. Em conformidade com a Política Nacional da Esquadra *(National Fleet Policy)*, forças da Guarda Costeira devem estar aptas a operar como parte de força-tarefa conjunta a milhares de milhas de nosso litoral, e as forças navais devem ser capazes de reagir a missões operativas próximas ao território nacional, quando necessário à segurança de nossa Nação e em apoio a autoridades civis. A integração e a interoperabilidade serão a chave do sucesso nessas atividades, particularmente onde forças diversas de variadas capacidades e missões tiverem que trabalhar sem arestas em apoio a operações de defesa, de segurança e humanitárias.

A expansão da cooperação com forças marítimas de outras nações requer maior interoperabilidade com parceiros multinacionais possuidores de variável nível de tecnologia. A iniciativa Parceria Global Marítima *(The Global Maritime Partnership)* servirá como catalisadora para o aumento da interoperabilidade internacional em apoio à segurança marítima cooperativa. Alcançar o adequado nível de integração e de interoperabilidade exigirá alto grau de coordenação entre os estados-maiores dos comandos, de modo a cumprirem suas responsabilidades

em prover, adestrar e equipar forças. Além disso, comandantes de componentes da Marinha e dos Fuzileiros Navais e comandantes funcionais da Guarda Costeira desempenharão papel central na determinação do modo como as forças marítimas são organizadas, posicionadas e empregadas. Esse papel envolve a identificação dos requisitos dos comandantes combatentes e a articulação do modo como suas respectivas capacidades podem ser criativamente integradas para atender a essas demandas. Coordenação próxima ou, até mesmo, integração completa dos componentes marítimos poderá ser necessária para obter-se eficiência. Em todos os escalões de comando deveremos ampliar nossa capacidade em conduzir planejamento, execução e dimensionamento integrados.

Intensificar o conhecimento

Para ser eficaz, deve-se aumentar significativamente o conhecimento e o entendimento do domínio marítimo (*Maritime Domain Awareness* – MDA) e expandir a competência e a capacidade em inteligência, vigilância e reconhecimento (*Intelligence, Surveillance and Reconnasissance* – ISR). Novas parcerias entre interesses comerciais marítimos mundiais e forças marítimas de nações participantes reduzirão o perigoso caráter anônimo do transporte marítimo de pessoas e cargas por mar. Passos largos já foram dados nessa direção, e a Estratégia Nacional para Segurança Marítima (*National Strategy for Maritime Security*) determinou um nível ainda mais alto de cooperação interagências em busca de MDA efetivo. As forças marítimas contribuirão para o aumento do compartilhamento de informações, apoiando e dinamizando nossa capacidade de neutralizar ameaças à nossa Nação o mais longe possível de nosso litoral.

Para obtenção dos benefícios do conhecimento, é crítica nossa habilidade em evitar comprometimento das informações adotando-se medidas robustas para sua garantia. Tais medidas aumentarão a confiança de parceiros internacionais de que a informação fornecida será compartilhada apenas com aquelas entidades para as quais ela é dirigida.

Os adversários dificilmente buscarão conflito direto convencional e, como as forças marítimas podem ser desafiadas em campo aberto, seus planos irão, quase certamente, depender de ataque assimétrico e de surpresa, que podem ser obtidos por meio da ocultação (*stealth*), do logro (*deception*) ou pela ambigüidade. Nossa capacidade ISR deve incluir modos inovadores de se conhecer os planos dos adversários e de discernir suas possibilidades e vulnerabilidades, enquanto apóia todo o espectro de operações militares. Devemos eliminar a possibilidade de o adversário obter iniciativa sobre as forças avançadas e garantir a provisão antecipada aos decididores das informações a eles necessárias para impedirem agressões e para que possam usar medidas para escalada, antecipando-se a tais ardis.

Preparar nosso povo

Considerando-se a natureza esparsa das forças executantes desta estratégia, devemos preparar apropriadamente os marinheiros, fuzileiros e homens da Guarda Costeira para os desafios e oportunidades no porvir. Estamos criando uma força dispersa sob autoridade descentralizada num mundo de rápido fluxo de troca de informações. As forças marítimas operarão, normalmente, de forma menos concentrada do que atualmente, e a líderes mais jovens serão confiadas maiores autoridade e responsabilidade para desempenharem importantes papéis em missões de importância estratégica. Do pessoal mais moderno, mais que de seus antecessores, será requerido

interagir com uma variedade maior de parceiros multinacionais e de povos. O desenvolvimento profissional e o adestramento de unidades devem ser refinados proporcionalmente. Operações em equipes integradas requerem maior entendimento mútuo das capacidades e culturas dos respectivos serviços, o que pode ser obtido por meio da formação de grupos de estudantes e instrutores interagências durante tarefas educativas, de adestramento e de estado-maior.

Da mesma forma, se pretendemos ser bem-sucedidos em parcerias com a comunidade internacional, devemos melhorar nossa perícia regional e cultural por meio de maiores iniciativas em treinamento, educação e intercâmbios.

Significativamente, esta estratégia requer novas maneiras de pensar – tanto a respeito da delegação de poder aos comandantes individuais como no entendimento dos efeitos no sistema das operações dispersas. Tais operações requerem uma divisão global de responsabilidade entre: o comandante da cena responsável por garantir que as ações estão de acordo com a intenção do comando; o comandante geral responsável por prover a intenção e instruções para os subordinados; o organismo responsável pelo adestramento, equipamento e preparação cultural das unidades das forças esparsas para as missões que deverão cumprir; e, finalmente, os comandantes regionais responsáveis pela determinação do tamanho e prontidão das forças.

Esta estratégia não pressupõe conflito, mas, ao contrário, reconhece o fato histórico de que a paz não se autopreserva.

★ ★ ★

Enfoca em *oportunidades* – não em ameaças; em *otimismo* – não no medo; e em *confiança* – não na dúvida

CONCLUSÃO

Esta estratégia derivou-se de uma avaliação cuidadosa dos requisitos para a segurança da Nação. Ela não pressupõe conflito, mas, ao contrário, reconhece o fato histórico de que a paz não se autopreserva. Olhando-se o imenso domínio marítimo, fica evidente a necessidade da existência de vasto repertório de capacidades básicas em apoio a nossos interesses vitais, conduzidas por um povo bem treinado, altamente motivado e com uma liderança capaz.

A estratégia enfoca em *oportunidades* – não em ameaças; em *otimismo* – não no medo; e em *confiança* – não na dúvida. Ela reconhece os desafios impostos pelas condições incertas e um tempo de rápidas mudanças e apresenta argumentação pelas necessidades para o poder naval dos EUA para o século XXI.

Na qualidade de estratégia declaratória, este documento desafia os serviços navais a fazerem a evolução de vasta gama de capacidades integradas para alcançar objetivos nacionais estratégicos permanentes. São necessárias mais experimentações, experiência profissional e análises, assim como o compromisso do serviço naval com a evolução acerca das idéias que este documento propõe. Entretanto, o serviço naval não poderá fazê-lo sozinho. Os diversos elementos da comunidade marítima devem ser motivados e apoiados à medida que investirem na garantia da paz e prosperidade em todo o domínio marítimo.

Os serviços navais se comprometem a dar continuidade ao processo de implementação de estratégia colaborativa nos anos à frente. **O poder naval dos EUA é uma força para o bem, que protege os interesses vitais de nossa Nação mesmo quando se junta a outros para promover a segurança e a prosperidade ao redor do planeta.**

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<ARTES MILITARES>; Estratégia Marítima; Poder Marítimo; Marinha dos EUA; Política dos EUA;

ANEXO 1

UM DESEMPENHO BRILHANTE

Proceedings (EUA) – November 2007, p. 22-24

John Lehman[4]

Neste artigo, o ex-ministro da Marinha dos Estados Unidos da América (EUA) e que foi o mentor da última Estratégia Marítima americana faz uma avaliação crítica da recém-lançada *Uma Estratégia Cooperativa para o Poder Naval no Século XXI*.

De acordo com o autor, em meados de 2007, foi realizada uma conferência na Noruega para analisar a Estratégia Marítima da Era Reagan. Na ocasião, ex-oficiais graduados da extinta União Soviética deram conta de que, à época, entendiam com clareza a abordagem pró-ativa daquela estratégia. Naquele tempo, a Marinha dos EUA se exercitava, anualmente, junto a seus aliados, com grupos de ataque nucleados em navios-aeródromos nucleares. Os soviéticos tinham conhecimento de que a Marinha dos EUA acreditava em seu sucesso em uma eventual guerra e, surpreendentemente, seus próprios analistas estavam convencidos de que, de fato, os EUA triunfariam, possivelmente, na primeira semana da guerra. Haviam concluído, na ocasião, que seria necessário triplicar o orçamento das forças navais e marítimas, e isto propuseram às lideranças no Kremlin. Conclui o ex-ministro que este, certamente, foi um fator importante para a queda do regime soviético.

Haviam concluído, na ocasião, que seria necessário triplicar o orçamento das forças navais e marítimas, e isto propuseram às lideranças no Kremlin. Conclui o ex-ministro que este, certamente, foi um fator importante para a queda do regime soviético

Ao longo deste trabalho, o autor busca destacar os principais pontos positivos e identificar as omissões da nova estratégia, dividindo sua análise em cinco tópicos:

– O que torna uma estratégia bem-sucedida;

– Então, o que a Marinha de uma superpotência deve fazer?;

– As boas notícias;

– O que está faltando; e

– E sobre projeção de poder?

Dessa forma, destaca positivamente as iniciativas que receberam maior prioridade na nova estratégia – aperfeiçoar a integração e a interoperabilidade; intensificar o conhecimento; e preparar o povo – por considerá-las extremamente importantes. Mas, em contrapartida, identifica, dentre outras deficiências, a falta de uma quarta prioridade, que seria a clara identificação do que é necessário para implementar a estratégia proposta.

4 Foi ministro da Marinha na administração do Presidente Ronald Reagan e é membro da Comissão do 11/9.

ANEXO 2

O VERDADEIRO PROPÓSITO DA ESTRATÉGIA

Proceedings (EUA) – December 2007, p. 90-91

Norman Friedman[5]

Articulista de renome internacional e autor de importantes livros sobre estratégia, Norman Friedman, neste artigo, opina a respeito do documento *Uma Estratégia Cooperativa para o Poder Naval no Século XXI*.

Em sua opinião, um dos mais importantes papéis de uma estratégia é o de educar a opinião pública e, principalmente, a classe política nos misteres do mundo marítimo. Os integrantes dos serviços navais operam em lugares aos quais civis usualmente não têm acesso e a importância do transporte marítimo não é evidente para todos.

Um dos mais importantes papéis de uma estratégia é o de educar a opinião pública e, principalmente, a classe política nos misteres do mundo marítimo

Marinhas detêm poder devido à sua mobilidade. Hoje, elas podem mover uma base aérea ou de fuzileiros navais para qualquer parte do mundo a velocidades acima de 30 milhas por hora, por períodos indefinidos de tempo. Essa vantagem já era percebida em 1889, nos Estados Unidos da América. Naquele ano, quando o ministro da Marinha pediu que oficiais da Marinha planejassem a estratégia nacional, eles concluíram que os EUA não seriam capazes de defender seu litoral devido às inúmeras vias marítimas que o tornavam vulnerável a ataques. A única opção viável de defesa seria a construção de uma esquadra capaz de ameaçar potenciais atacantes próximo à própria costa de modo a dissuadi-los de atacar ou a forçá-los à defensiva.

Esse conceito de defesa avançada se tornou a Estratégia Nacional dos EUA, ressalta o articulista.

Na avaliação de Friedman, o problema de hoje é o mesmo de então e ele está refletido na nova estratégia. Após anos de estudos sobre a defesa do território nacional, não importando o quanto se pense investir, os terroristas encontrarão meios para atacar. Assim, os EUA continuam a ter que ocupar posições avançadas, como previsto na nova estratégia, de modo a fazer os oponentes ocuparem-se com sua sobrevivência, deixando, assim, de atacar. Ele, a seguir, compara as diversas estratégias adotadas no passado recente de seu país, considerando, inclusive, os acertos e erros de avaliação de John Lehman, articulador da estratégia marítima da era do Presidente Ronald Reagan.

Ainda elabora considerações sobre a relação entre a Marinha, os políticos e o orçamento, indicando, por meio de comparação com a época da Guerra Fria, as vantagens de se possuir um poder naval adequado e bem posicionado.

Finalizando, indica a sua interpretação da mais importante mensagem que visualizou na nova estratégia: o mar é uma via de comunicação e não uma barreira. O mundo precisa entender esta mensagem.

5 Autor do *Naval Institute Guide to World Naval Weapons, Fifth Edition* (Guia de Sistemas de Armas Navais do Instituto Naval, Quinta Edição). Entre muitos de seus outros livros, destacam-se *The U.S. Maritime Strategy* –1988 (A Estratégia Marítima dos EUA) e o *Seapower as Strategy: Navies and National Interests* – 2001 (Poder Naval como Estratégia: Marinhas e Interesses Nacionais).

UM IRLANDÊS NA MARINHA DO BRASIL (10)
Causas e conseqüências

Introdução – (Publicada no 3º trim/2004)
Capítulo I – O cenário externo: 1750-1889 – (Publicado nos 2º , 3º e 4º trim/2005, 1º, 2º e 3º trim/2006; 1º, 2º trim/2007 e neste número)
Capítulo II – O cenário interno: 1750-1889
Capítulo III – A Marinha Imperial como conseqüência
Capítulo IV – Os descendentes de Hayden
Capítulo V – Conclusões e proposições
Apêndice

JOSÉ MARIA DO **AMARAL** OLIVEIRA
Almirante-de-Esquadra (Refº)

SUMÁRIO

Capítulo I – O cenário externo: 1750-1889

PARTE IX

Intodução
A origem das Guerras Napoleônicas
A colonização como um processo
As conseqüências das iniciativas de Portugal e Espanha
O prenúncio das tempestades
As Guerras Napoleônicas
Uma reflexão sobre o tema

INTRODUÇÃO

Neste segmento final de minha análise sobre o "Cenário Externo: 1750-1889", procuro abordar alguns fatos que, a meu ver, justificam a caracterização do século XIX como representativo do apogeu da chamada "Era Moderna" e, ao mesmo tempo, identificam os seus fatores determinantes.

Minha proposição, de certa maneira, é influenciada pelas considerações de John Lukacs e, inclusive, por sua observação de que "tudo tem a sua história, inclusive a própria História"[NA-1].

[NA-1] Ver Lukacs, John, *O Fim de uma Era*, Rio de Janeiro, Zahar, 2005.
Em sua obra o autor considera que estamos convivendo com o final da "Era Moderna", a qual, em sua essência, significou a "Era Européia", devido ao predomínio exercido durante alguns séculos por nações daquele continente no cenário mundial.

Os processos adotados para compor qualquer das possíveis versões da História permitem, freqüentemente, justificar as realidades do presente, quer em termos dogmáticos (porque somos assim) quer para apoiar uma causa geralmente de natureza política ou corporativa (como fomos levados à condição atual e/ou como modificá-la).

Qualquer história possui certamente um embasamento empírico, mas, na realidade, não consegue descrever em toda a sua plenitude as circunstâncias de um passado. É muito provável, por exemplo, que os atores que deram origem aos eventos consagrados na História não imaginassem os futuros efeitos de suas empreitadas, algo além da consecução de seus objetivos imediatos.

O fato de vivenciarmos as realidades no momento presente leva-nos, muitas vezes, a criar imagens do passado que se ajustam ao nosso pensar atual, contribuindo para sua aceitação como fatos reais[NA-2].

A diferenciação entre um encadeamento lógico e consistente de uma história *vis-à-vis* algo fantasioso, criado artificialmente para disfarçar, ou justificar, erros e carências do passado, e o incentivo às atitudes atuais, ou projetar procedimentos futuros, exigem uma contínua atenção daqueles que se interessam por uma interpretação correta (até quando possível) da História.

Rubens Ricupero, em seu estudo sobre o Barão do Rio Branco, cria uma imagem muito lógica sobre o que deveria ser a interpretação atual do passado quando se refere à emergência dos Estados Unidos como um ator global no decorrer do século XIX.

Propõe ele que a inserção de uma nação (no caso o Brasil e a visão de Rio Branco) no contexto internacional "exige, primeiro,

---

Essa representatividade e, em termos amplos, o seu apogeu incluem o longo período do reinado vitoriano, a proeminência do Poder Naval britânico – garantia dessa condição – e o fim da Primeira Guerra Mundial, que indicou, na prática, quem era o novo poder hegemônico.

A Segunda Guerra Mundial demarca o fim da "Era Européia" como sinônimo de "Era Moderna". A arma nuclear e seus reflexos quanto aos procedimentos políticos, econômicos e militares criaram os alicerces daquilo que alguns propõem ser uma Nova Ordem Mundial. Caminhamos para uma suposta globalização (algo que já existiu no passado com diferentes roupagens), para uma condição de soberanias e independências, limitadas especialmente no que se refere às novas nações que surgiram ao longo do século XX.

Defrontamo-nos com novos formatos de conflitos, os quais aparentemente produzem efeitos mais contundentes que a própria guerra como tradicionalmente entendida. Talvez, conforme propõe Lukacs, ingressamos na "Era Pós-Moderna" repleta de indefinições quanto aos cenários futuros.

É possível, por exemplo, vislumbrar a médio prazo possíveis contestadores quanto às capacidades do atual poder hegemônico. Teremos, portanto, de conviver (ou continuar convivendo) em uma ambiência de conflitos, algo que irá possibilitar no futuro muitas histórias para explicar, ou justificar, a História.

NA-2 Ray Raphael nos proporciona um bom exemplo quanto a essa realidade. Diz ele: "A história norte-americana é simples, mas grandiosa. O seu enredo é fácil de acompanhar: os colonos americanos resistiram à opressão britânica, travaram uma guerra, conquistaram a independência e criaram o seu próprio governo. Essa estrutura simples e direta pode ser enfeitada como quisermos, mas a trama propriamente dita é clara e eficiente. Resolve o serviço. Cria uma identidade distinta para o povo norte-americano" (...) "O modo como escolhemos contar essa história ajuda a definir nossa nação. Todos os dias, os políticos invocam 'nossos fundadores' em apoio a alguma causa totalmente estranha à experiência norte-americana no final do século XVIII" (...) "Põem o passado – mais exatamente um passado que imaginam – a serviço do presente político".

Ray Raphael conclui: "Com criatividade, mas sem muita exatidão, inventamos um passado que gostaríamos de ter tido".

Ver Ray Raphael, *Mitos sobre a fundação dos Estados Unidos*. Rio de Janeiro: civilização Brasileira, 2006.

captar com ouvido fino, no meio da estática confusa de sons embaralhados, o rumor grave da onda de fundo que vai determinar a configuração do futuro"[NA-3].

Poucos, talvez, nas primeiras décadas do século XIX, tivessem se apercebido da existência de uma "nova" onda de fundo.

No passar do tempo, em uma análise retrospectiva e desapaixonada, é possível identificar as origens, sua estruturação harmônica, cadenciada, previsível, lógica, assim como as conseqüências por ela provocadas[NA-4].

Parece-me evidente que, após um século XVIII "inesgotavelmente interessante, incessantemente surpreendente e irresistivelmente estranho", teríamos de passar a conviver nas décadas seguintes com efeitos previsíveis, ou não, quanto às interações políticas, econômicas, sociais e militares influenciadas pela tecnologia (uma das características da Era Moderna) e pelo Iluminismo (como um aprimoramento do pensar humano)[NA-5].

Ainda que os eventos ocorridos no chamado Velho Continente produzissem efeitos marcantes em todas as regiões do globo terrestre, o aparecimento de um novo ator, fora da ambiência européia e, até certo ponto, com a capacidade de neutralizar possíveis ameaças do além-mar, não apenas modificou o processo tradicional dos relacionamentos entre as grandes potências. Mais do que isso, passou a exercer uma sensível influência visível, ou não, nas importantes decisões das sociedades tradicionais.

Nesse contexto, proponho que, em termos de uma visão diferenciada da História da Civilização Ocidental, o século XIX poderia ser demarcado por dois eventos normalmente interpretados como de natureza militar: as Guerras Napoleônicas (1800-1815) e a Guerra Estados Unidos-Espanha (1895-1898).

As Guerras Napoleônicas e a Guerra Estados Unidos-Espanha exerceram influências em nossa singradura, inicialmente como uma colônia diferenciada, em seguida como sede provisória de um império ultramarino e, finalmente, como nação independente

Reconheço que, em ambos os casos, as ações militares, ainda que importantes e por vezes decisivas no momento em que ocorreram, e por melhor que sejam analisadas, não transmitem em sua verdadeira grandeza a importância de suas causas determinadas e os efeitos delas decorrentes.

Por outro lado, os períodos citados para os dois eventos, ainda que corretos sob a ótica da História, representam apenas um pequeno interlúdio de algo mais abrangente e complexo que teve, obrigatoriamente, uma continuidade de ações militares para o atendimento de objetivos políticos, seja no próprio século XIX ou já no decorrer no século XX.

Considero também que ambos os eventos exerceram influências em nossa singradura, inicialmente como uma colônia diferenciada, em seguida como sede provi-

[NA-3] Ver Ricupero, Rubens. *O Brasil no Mundo*. Rio de Janeiro: Contraponto, 2000.

[NA-4] Entendo por "estruturação harmônica" o equilíbrio entre as aspirações e os objetivos nacionais *vis-à-vis* os meios disponíveis, ou potenciais, para sua consecução, levando em conta as atitudes assumidas diante dos obstáculos e ameaças sempre presentes no cenário internacional.

[NA-5] Ver *RMB*, v. 127, nº 04/06, abr/jun, 2007.

sória de um império ultramarino e, finalmente, como nação independente, ainda que submetida aos interesses do poder hegemônico da época.

Na medida em que o tema básico de minha análise refere-se ao Poder Naval brasileiro, suas origens, carências e estruturação e à sua presença como Marinha Imperial na consolidação do que hoje representamos, o exame sob diferentes enfoques dos dois eventos que selecionei contribui para destacar a importância de um Poder Naval como partícipe obrigatório na consecução dos objetivos de uma nação.

A ORIGEM DAS GUERRAS NAPOLEÔNICAS

No decorrer de minha análise sobre o cenário externo, procurei destacar as várias etapas de uma história da França e, portanto (segundo meu entendimento), desde a Guerra dos Cem Anos (1337-1453) até os primórdios da revolução que abalou toda a Europa[NA-6].

Parece-me indiscutível que, ao longo dos vários séculos dessa singradura, quer nos momentos de sucesso como também nos períodos de declínio, sempre foi reconhecida a presença francesa como a de um ator imprescindível no gerenciamento dos temas inerentes a este pequeno planeta.

A estruturação do colonialismo em termos da definição de posses territoriais, por exemplo, dependeu em grande parte dos destinos da França, cuja influência sempre foi decisiva, quer quando estava perdendo quer ganhando suas guerras.

Uma comprovação dessa realidade seria o fato de que, nas tratativas internacionais quanto ao tema, dentre todos os idiomas, o francês sempre predominou, desde a época dos Luíses até meados do século XIX[NA-7], pelo menos.

Sua substituição progressiva pela língua inglesa deveu-se, em grande parte, às carências das lideranças daquela nação quanto a assumir e manter uma presença com credibilidade nas áreas terrestres ocupadas pelos europeus nas várias regiões do planeta.

Sem dúvida, essa substituição teve como incentivo básico a existência de um Poder Marítimo (e especialmente naval) que paulatinamente foi não apenas neutralizando quaisquer iniciativas francesas como também contribuiu para uma expansão ininterrupta da presença britânica no Oceano Mundial, sobrepujando, em diferentes oportunidades, os seus vários oponentes[NA-8].

As Américas enfrentaram, no decorrer de sua colonização, as influências de uma presença francesa, a qual se refletiu direta ou indiretamente em sua formatação definitiva. Se voltarmos ao início de sua ocupação pelos "pseudodescobridores" europeus, poderemos destacar certas tendências que ajudam a entender o papel desempenhado pela França em todo o processo.

A COLONIZAÇÃO COMO UM PROCESSO

Para definir-se o termo "colonização", deve-se considerar: o conjunto de medidas aleatoriamente adotadas para a apropriação por determinada sociedade e seus dirigentes de territórios ditos "descobertos"; a submissão forçada dos ocupantes originais às regras e costumes dos "con-

[NA-6] Ver *RMB*, v. 126, nº 07/09, jul/set 2006; v. 127, nº 01/02, jan/mar 2007.

[NA-7] Ver Blainey Geoffrey. *Uma breve história do mundo*. São Paulo: Fundamento, 2007.

[NA-8] É possível argumentar que a língua francesa ainda permaneceu como a "ferramenta" indispensável para as tratativas diplomáticas até as décadas iniciais do século XX. A meu ver, muito mais por tradição do que como um reflexo da realidade.

quistadores"; a exploração dos recursos já existentes ou desenvolvidos naquela área; e a implantação de novas fontes de produção, com o emprego de uma mão-de-obra local e/ou importada. Todas essas condicionantes estabelecem de pronto uma nítida diferença sobre o que de fato ocorreu nos vários segmentos do continente americano a partir do final do século XV.

É válido considerar que essa interpretação reflete basicamente o pensar das sociedades de origem latina, influenciadas pela religião católica e que se destacaram na "Era das Descobertas".

Tal modelo de colonização implicava, por princípio, não existir o sentimento de um rompimento definitivo com a sociedade de origem. Pelo contrário, sempre era imaginado o retorno à terra natal e, por via de conseqüência, a tendência em manter presentes e imutáveis os atributos e as práticas das quais passou a existir apenas um afastamento temporário.

Por outro lado, Samuel Huntington nos oferece uma outra interpretação quanto ao significado de colonização.

Para ele, os elementos humanos diretamente envolvidos no processo colonizador, "normalmente" como um grupo, afastavam-se de uma sociedade, já plenamente estruturada, visando criar uma nova comunidade, em uma distinta área geográfica muitas vezes distante de seu local de origem. Ao assim proceder, estavam imbuídos de um sentimento coletivo peculiar.

Implícita ou explicitamente, eles aceitavam determinadas regras que iriam definir os fundamentos básicos dessa nova comunidade, assim como o seu relacionamento posterior com aquela sociedade da qual se afastaram.

Em resumo, passava a existir uma nova realidade, coincidente ou não com suas origens[NA-9].

Para qualquer das interpretações possíveis sobre os processos de colonização, sempre existiu uma orientação política que determinava, de uma maneira ou de outra, até onde o sonho de um possível retorno ao local de origem ou a capacidade para adquirir uma independência definitiva transformar-se-iam em realidade.

Essa orientação política, sem a menor dúvida, era influenciada por interesses econômicos que, algumas vezes, sobrepondo-se à lógica política, deram origem a fatos e conseqüências que nos levaram a uma nova composição das sociedades humanas que muito pouco se assemelhava às práticas adotadas no Velho Continente durante os séculos que se sucederam desde o início da chamada Civilização Ocidental[NA-10].

AS CONSEQÜÊNCIAS DAS INICIATIVAS DE PORTUGAL E ESPANHA

No decorrer de minha análise sobre o cenário externo, procurei enfatizar os efeitos da perda de Constantinopla, com a interrupção do suprimento das especiarias, algo de excepcional influência para o atendimento alimentar das comunidades européias daquela época.

As iniciativas portuguesa e espanhola na busca de um "novo caminho para as

NA-9 Ver Huntington, Samuel. *Who are we?*. Great Britain: The Free Press, 2005.
Trata-se de um exemplo, entre outros, de uma versão histórica para justificar as realidades do presente.

NA-10 Huntington, ao contrário, propõe que os processos de colonização na América do Norte, por parte dos britânicos, franceses e holandeses, assemelham-se àqueles dos atenienses e coríntios na Sicília, nos séculos VII e VIII antes da Era Cristã.
Ver Huntington. *Op cit.*

Índias" produziram como resultados duas soluções distintas[NA-11]. Aquela proposta por Sagres, acompanhando os litorais africanos, proporcionou o pleno sucesso das empreitadas portuguesas[NA-12].

Já a Espanha, possivelmente influenciada pelos feitos iniciais de Colombo, insistiu nas travessias marítimas do leste para o oeste. Como resultado, tivemos a ocupação inicial de algumas ilhas do Caribe e, o que foi mais importante, a "descoberta" do litoral oeste da América do Sul e América Central.

O encontro com os povos maia, inca e asteca, em um estágio avançado de civilização e dispondo de um imenso acervo de riquezas facilmente acessível, proporcionou de pronto maiores vantagens para a Coroa espanhola *vis-à-vis* os possíveis lucros dos lusitanos com o comércio do Oriente.

As comunidades do norte da Europa, logicamente, também iriam ser partícipes da "Era das Descobertas".

Desde o tempo dos *vikings* ocorriam incursões marítimas do leste para o oeste no Atlântico Norte, fato demonstrado pela ocupação da Islândia e pela presença historicamente comprovada na Terra Nova (uma parcela do continente americano).

Proporia que, por tradição, decorreu a preferência dos normandos, flamengos, bretões, ingleses e franceses pelas tentativas de alcançar o Oriente também navegando do leste para o oeste. Daí sua presença progressiva no litoral nordeste do continente americano.

Assim sendo, os processos de colonização do continente americano foram, em grande parte, orientados de início pelas preferências das distintas comunidades humanas quanto às rotas marítimas que melhor atendessem aos seus interesses quanto ao comércio com o Oriente.

Progressivamente, e já com melhor conhecimento das potencialidades do Novo Mundo, os europeus puderam claramente constatar a importância econômica dessa área terrestre, desviando, até certo ponto, o seu interesse pelo comércio com o Oriente.

Do sul para o norte e até o Caribe, o continente americano foi integralmente ocupado por espanhóis e portugueses.

Naquela reentrância oceânica ao norte da América do Sul, com um grande número de ilhas com dimensões variadas, surgiram os primeiros entrechoques quanto à sua posse e exploração[NA-13].

Sem a menor dúvida, o Caribe passou a representar um pequeno palco onde teve início a presença simultânea dos representantes de várias comunidades européias dotadas de uma visão comercial marítima, que procuravam definir, de acordo com os seus interesses e capacidades, em determinado momento, qual a abrangência dessa presença.

NA-11 Ainda que para os leitores de minha análise publicada espaçadamente na *Revista Marítima Brasileira* possa parecer que estou sendo repetitivo, considero válido recordar alguns eventos que, a meu ver, exerceram influência ponderável em termos de uma presença francesa no "gerenciamento" dos assuntos mundiais.

NA-12 A "descoberta" do Brasil pode ter sido uma conseqüência de um desvio de rota (conforme muitos afirmam). Parece-me, todavia, que foi algo premeditado visando criar um "ato de presença" em um território cuja existência não era desconhecida. Por outro lado, ao assim proceder, Portugal criava condições para competir com a Espanha na partilha do Novo Mundo.

NA-13 As Guianas representam a única exceção quanto à ocupação da América do Sul. É possível considerar que as condicionantes geográficas da imensa área amazônica tenham representado um obstáculo natural para que não ocorresse maior penetração para o sul por parte de ingleses, holandeses e franceses. Por outro lado, justiça seja feita aos nossos antepassados que contribuíram para essa contenção.

Proporia que, desde o início do século XVII e até o final do século XIX, o Caribe representou algo especial envolto em mitos e realidades, o que fascinava os povos da Europa: piratas, corsários ou bucaneiros; os galeões espanhóis ou as fragatas francesas e inglesas; a miscigenação incontrolável; a beleza natural da região, ainda que afetada pelas doenças tropicais; e a possibilidade dos lucros provenientes da exploração dos recursos naturais, ou para lá transplantados. Havia também, especialmente, a visão quanto à importância e ao potencial do imenso território que se desdobrava para o norte. Todos esses fatores atribuíam ao Caribe uma importância estratégica facilmente percebida.

A colonização do imenso território da América do Norte reflete nitidamente as conseqüências da busca de um novo caminho para o Oriente por parte dos ingleses e franceses; a progressão lógica das conquistas espanholas no oeste do continente americano e um expansionismo natural, ou induzido, a partir do núcleo central representado pelo Caribe.

Assim sendo, esse processo de colonização adquiriu obrigatoriamente diferentes matizes e criou uma dinâmica peculiar gerada pelos interesses do absolutismo reinante na Europa; pelos problemas religiosos que abalaram as sociedades no velho continente; e por uma imagem de grandeza e de predomínio que poderia ser criada como reflexo da posse de imensos territórios no Novo Mundo.

Diferentemente da América do Sul, onde o ímpeto expansionista ocorreu basicamente, e até certo ponto, sem conflitos marcantes, do leste para o oeste (uma dívida que temos com Portugal), na parte norte do continente americano a conjugação dos interesses políticos e econômicos gerou orientações distintas que se manifestaram do norte para o sul, do leste para o oeste, como também no sentido inverso, criando um imenso caldeirão, sempre em efervescência, no qual as iniciativas comunitárias dos conquistadores orientados por interesses locais, ou obedecendo aos ditames dos conflitos na Europa, estabeleciam o ritmo do expansionismo e a posse definitiva, ou não, de parcelas daquele território.

Em 1759, o continente norte-americano estava praticamente dividido em três ou quatro segmentos separados entre si por fronteiras fluidas e que acolhiam também um percentual significativo da população original.

É interessante mencionar que essas comunidades indígenas, ainda que em um estágio de civilização inferior àquele dos astecas, incas e maias (muito superior, porém, ao dos índios brasileiros), representaram, em determinados momentos, o fiel da balança entre o sucesso das conquistas ou o fracasso das empreitadas[NA-14].

[NA-14] A presença e a participação indígena no processo de expansionismo europeu nas Américas representam um tema que vem sendo discutido sob vários enfoques. Para alguns analistas, a fluidez das fronteiras também era uma conseqüência da participação ativa dos habitantes originais. Na visão dos expansionistas, era percebido que as comunidades indígenas, quando organizadas – ainda que pudessem representar um aliado valioso, ou um inimigo ponderável –, na realidade implicavam uma ameaça para futuros desdobramentos e, portanto, deveriam ser neutralizadas. Essa concepção, inclusive, servia como um fator de convencimento, ainda que falso, para estabelecer alianças provisórias com comunidades indígenas (mediante a oferta de proteção), ou para justificar as represálias contra aqueles que, ocasionalmente, colocavam-se a serviço dos adversários. Uma situação que, sem dúvida, ocorreu em menor escala e em diferentes circunstâncias no início da ocupação portuguesa do Brasil. No continente norte-americano, todavia, a relativa independência concedida às colônias lá implantadas pela Grã-Bretanha proporcionou uma significativa liberdade de ação para os expansionistas. Surgiu o modelo de "homem de fronteira", para o qual, em sua visão simplista, tudo era válido para eliminar quaisquer obstáculos às suas pretensões. Creio que na América do Sul

O PRENÚNCIO DAS TEMPESTADES

Sem a menor dúvida, os resultados das guerras na Europa e no decorrer do século XVIII representaram o fator determinante para uma primeira definição sobre o futuro da América do Norte.

A Guerra dos Sete Anos (1756-1763) adquiriu, todavia, um significado especial, pois os seus resultados deram origem, ou contribuíram ponderavelmente, a dois eventos que alteraram todo o cenário mundial: a independência norte-americana e a Revolução Francesa[NA-15].

Naquele momento, a questão importante não era se e como as colônias inglesas no continente norte-americano tornar-se-iam independentes. As realidades demonstravam que o seu potencial econômico, seu comércio marítimo e a relativa liberdade em termos administrativos proporcionavam-lhes uma condição de quase independência. A dúvida residia quanto ao processo que iria possibilitar tal conclusão. Parece ser evidente que a Grã-Bretanha possuía os meios para – ainda que com algumas dificuldades – fazer abortar possíveis rebeliões.

Por outro lado, é válido reconhecer que a proposição de uma independência também não era amplamente aceita pelos colonos[NA-16]. O sucesso da empreitada dependia, por via de conseqüência, do apoio de atores externos que, em parte, tivessem a capacidade de neutralizar parcela do poderio britânico e, ao mesmo tempo, pudessem participar diretamente do conflito que se prenunciava. Mais ainda, caso a Independência fosse alcançada graças a esse apoio, que dependências políticas e econômicas ficariam estabelecidas? Em resumo, quem iria orientar a presença do novo ator no cenário mundial, Londres ou Paris?

Em 1763, ao término da Guerra dos Sete Anos, o domínio do Canadá e da Nova Escócia passou a ser exercido pela Grã-Bretanha. Na costa leste, a partir de Boston para o sul, o predomínio britânico era indiscutível. Praticamente toda a imensa região que se estende dos Grandes Lagos, no Canadá, até o Golfo do México estava sendo progressivamente controlada pelos britânicos, a despeito das reações francesas, muitas vezes contando com o apoio das comunidades indígenas[NA-17].

Com a nação vitoriosa em 1763, tal condição proporcionou temporariamente para a Grã-Bretanha, graças ao seu Poder Naval, um predomínio no cenário mundial. Existia, no entanto, o problema dos custos decorrentes dessa vitória, como também existiam para a França as despesas acumuladas em sua derrota[NA-18].

As soluções adotadas para resolver as dificuldades provocaram, de um lado, a reação indignada das colônias britânicas na América quanto à criação de impostos e restrições ao

temos um único exemplo dessa realidade no tocante aos conflitos na área do Prata. O envolvimento oficial de Espanha e Portugal e a existência de fronteiras fluidas deram origem ao "homem de fronteira" sul-americano. Fossem argentinos, uruguaios ou gaúchos, todos estiveram envolvidos na eliminação, até quanto possível, das comunidades indígenas das Missões.

Ver Wegner, Robert. *A conquista do Oeste*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2000.

Ver *RMB*, v. 127, dez/2007 (edição especial), meu artigo "Joaquim Marques de Lisboa: um ser humano", no qual apresento algumas idéias sobre o tema.

NA-15 Em relação à Guerra dos Sete Anos, ver *RMB*, v. 127, nº 01/02 jan/mar 2007.

NA-16 Sobre o tema, ver *RMB*, v. 127, nº 01/02, jan/mar 2007.

NA-17 Embora a Espanha ainda mantivesse uma participação importante na área do Caribe e no oeste do subcontinente norte-americano, já se faziam evidentes os sintomas de seu declínio como ator importante no cenário mundial. Assim sendo, sua ação de presença era limitada e condicionada aos interesses da França e da Grã-Bretanha.

NA-18 No decorrer de minha análise sobre o cenário externo, este problema foi abordado com mais detalhes.

seu comércio e, por outro lado, ampliaram ainda mais o fosso existente ente as classes menos favorecidas na França e seus dirigentes, iludidos pela falsa aparência de uma corte opulenta e de um absolutismo arrogante.

Os estágios iniciais da Guerra da Independência dos Estados Unidos representam um exemplo bem ilustrativo do emprego judicioso, ainda que oportunista, de uma política externa em proveito de interesses nacionais (se assim pudesse ser considerado para aquela época, em termos de nosso entendimento atual).

Em 1775, as colônias revoltadas por efeito das imposições da Grã-Bretanha buscavam auxílio externo para sua rebelião. Até certo ponto, o reconhecimento de sua existência como uma nova nação independente tinha um valor simbólico. Mais ainda, dispor de um apoio militar substantivo tornava-se imprescindível, tendo em vista a disparidade de forças em relação a seu adversário.

O tratado firmado com a França em 6 de fevereiro de 1778 não apenas atestou o reconhecimento de independência norte-americana, como também, na visão francesa, possibilitava uma desforra contra o seu inimigo tradicional e, até onde possível, uma interrupção do predomínio britânico. O efeito principal dessa desforra foi proporcionar maior vigor aos ideais iluministas na França e, ao mesmo tempo, ampliar consideravelmente os problemas econômicos e o desprestígio de seus governantes. Luís XVI não soube, dos reclames populares ou não conseguiu atendê-los e como resultado, repito, ocorreu uma verdadeira revolução[NA-19].

Ainda que decisivamente apoiados pela França – o que certamente possibilitou o sucesso em seu conflito com a Grã-Bretanha – os Estados Unidos buscaram de todas as maneiras manter-se afastados do turbilhão que varria a Europa.

George Washington, por exemplo, de pronto proclamou a neutralidade norte-americana quando a Grã-Bretanha engajou-se em uma guerra contra a França. No ano seguinte, em 19 de novembro de 1794, ainda como uma amostra de sua visão quanto à prática oportuna de uma política externa, foi assinado o Tratado de Jay, pelo qual o governo norte-americano submetia-se à maioria das exigências britânicas, mas, ao mesmo tempo, obtinha a retirada total das forças militares britânicas do então território dos Estados Unidos.

A neutralidade assumida irritou os novos líderes franceses, que esperavam, pelo menos, como retribuição à sua participação na Guerra da Independência, o apoio econômico e comercial da jovem nação durante o difícil período de transição pelo qual passavam.

Suas reações, de caráter diplomático e na ambiência marítima, por meio do apresamento de navios norte-americanos especialmente no Caribe, produziram como conseqüência uma guerra naval não declarada, ainda que limitada, contra seus antigos aliados.

Dois anos mais tarde, em setembro de 1800, um acordo com a França encerrou as hostilidades. Já no período napoleônico, todavia, ainda que o governo norte-americano procurasse manter sua neutralidade, a abrangência do conflito na Europa teria de refletir-se em todas as regiões do globo terrestre.

Os Estados Unidos sofreram a interferência dos beligerantes em seu comércio marítimo com a conscrição forçada de seus marinheiros pelo Poder Naval britânico e, até mesmo, pelo apresamento de navios mercantes e de guerra.

Proporia, no entanto, que a aplicação judiciosa de uma política externa, calcada em seus interesses de curto, médio e longo prazos, proporcionou, no final das contas, mais benefícios do que perdas em proveito dos Estados Unidos. Talvez no governo

[NA-19] Quanto à interpretação do significado de revolução, ver *RMB*, vol. 127, nº 01/02, jan/mar 2007.

de Thomas Jefferson, iniciado em 4 de março de 1801, possa ser encontrado o exemplo de um importante benefício, qual seja a aquisição do território da Louisiana, então propriedade da França, em 30 de abril de 1803, o que abriu caminho para uma posterior expansão na direção do Pacífico.

AS GUERRAS NAPOLEÔNICAS

Segundo John Keegan, uma das conseqüências da Guerra da Independência dos Estados Unidos foi, mais uma vez, despertar a atenção da Grã-Bretanha para uma consideração político-estratégica já percebida em épocas anteriores, mas que havia sido esquecida: não engajar-se em guerras contra nações do espaço terrestre europeu sem contar com o apoio de aliados significativos daquela região[NA-20]. Assim sendo, por não levar em conta tal premissa, a Grã-Bretanha, em 1796, encontrava-se em uma situação até certo ponto semelhante àquela do final da Guerra da Independência norte-americana.

A França aliou-se à Espanha pelo Tratado de Santo Idelfonso, e tal fato obrigou a Grã-Bretanha a abandonar o Mediterrâneo e concentrar suas forças navais em Gibraltar e no Canal da Mancha. Somente após dois anos e uma seqüência de batalhas navais decisivas (São Vicente, em 1797 e Aboukir, em 1798), foi possível não apenas restabelecer uma presença com credibilidade no Mediterrâneo, como também conquistar a Ilha de Malta e manter a posse de Gibraltar, o que lhe proporcionava uma condição ideal para o controle daquela área marítima.

Ao início do século XIX, o cenário estratégico, no qual França e Grã-Bretanha sem dúvida eram os principais atores, possuía características peculiares. A França, com 30 milhões de habitantes, não significava apenas a nação de maior população na Europa Ocidental. De todas as conseqüências da Revolução Francesa, talvez a de maior importância tenha sido a recuperação econômica do país, o que provocou um ciclo de prosperidade vigoroso. As vitórias e conquistas napoleônicas também criaram novas fontes de recursos, ampliaram o território sob o controle da França e possibilitaram um predomínio político e econômico inteiramente favorável a esta nação.

A própria Espanha, intimidada pelo poder napoleônico e constantemente enfrentando as interferências britânicas, quer nas

O Imperador Napoleão 1º com o uniforme dos Granadeiros da Guarda Imperial (Publicado em Blond, Georges, *La Grande Armeé*, Londres: Arms Armour Press, 1998)

[NA-20] John Keagan, em sua obra *Battle at Sea*, apresenta uma análise interessante sobre os eventos que precedem e demarcam as Guerras Napoleônicas. Suas observações foram incorporadas quando oportunas no meu texto.

Ver Keagan, John. *Battle at Sea*. Londres: Plimpico, 2004. A mesma obra, sob o título *The Price of Admiralty*, foi também publicada por Hutchinton, 1988.

suas colônias quer no seu comércio marítimo, transformava-se progressivamente em um aliado submisso à França napoleônica, algo que se concretizou em 1804, como um prelúdio à sua posterior ocupação e à imposição de um Bonaparte como seu soberano. Restava Portugal, protegido talvez por condicionantes geográficas que o colocavam, até certo ponto, distante das iniciativas militares terrestres francesas[NA-21].

O outro ator principal, a Grã-Bretanha, representava a antítese de seu adversário. Um arquipélago cuja área terrestre útil era pelo menos três vezes menor que a da França, sua população no início do século XIX era aproximadamente de 13 milhões de habitantes. Sua localização em relação ao continente europeu proporcionava-lhe, todavia, vantagens significativas quanto ao aproveitamento da ambiência marítima[NA-22].

O grande número de portos naturais com excelentes características no leste, oeste e sul de seus litorais estabelecia uma nítida vantagem em relação àqueles menos favorecidos do litoral atlântico da nação francesa e dos Países Baixos. Os portos do Báltico não eram de fácil acesso, e no litoral da Noruega as montanhas tornavam difíceis as comunicações com o interior.

Desde meados do século XVIII, a Grã-Bretanha adotara uma atitude mais agressiva e abrangente quanto à posse efetiva de territórios no além-mar, o que exigia um Poder Naval capaz de suplantar aquele de seus adversários e, ao mesmo tempo, proteger o seu comércio marítimo, fator decisivo para sua própria sobrevivência. Foi o uso judicioso dos mares, calcado em uma posição estratégica propícia, que possibilitou à Grã-Bretanha enfrentar seu mais poderoso adversário e, na maioria das vezes, obter resultados vantajosos contra ele, a França.

Ainda assim, o custo dessas vitórias e, de quando em vez, das derrotas criava dificuldades e carências econômicas que, para serem sanadas ou minimizadas, tornavam obrigatória a redução do inventário de meios de seu Poder Naval e, por via de conseqüência, a incapacidade, ainda que transitória, de uma ação de presença com a necessária superioridade no Oceano Mundial.

Mesmo assim, os interesses políticos, todavia, definiam as prioridades nacionais, e a Grã-Bretanha, reagindo aos efeitos adversos, conforme percebidos, da Revolução Francesa, declarou guerra à França, dando início ao longo conflito que se estendeu até 1815.

O Poder Naval britânico dispunha, ao início da guerra, de uma razoável superioridade numérica em relação aos seus adversários, o que possibilitou, por exemplo, neutralizar os efeitos da iniciativa napoleônica em relação ao Egito.

À medida que o confronto passou a incorporar outros partícipes, especialmente a Espanha em termos de Poder Naval, aquela superioridade, ainda que mantida, não atendia mais às exigências de proteção do comércio marítimo e da própria defesa das Ilhas Britânicas.

Dos 111 navios de guerra existentes em maio de 1803, quando o Tratado de Amiens foi rompido, apenas 60 unidades estavam disponíveis para operar no Mediterrâneo e

---

NA-21 É possível também admitir que os tradicionais acordos entre Portugal e Inglaterra criaram uma espécie de escudo protetor, graças ao Poder Naval britânico, o que, até certo ponto, inibia a Espanha de assumir iniciativas precipitadas. Por outro lado, a França sempre teve um relacionamento comercial com Portugal favorável aos seus interesses. Assim sendo, até determinado momento, foi adequado o trato diplomático para uma acomodação dos problemas que se acumulavam.

NA-22 Keagan considera que a Grã-Bretanha e o Japão, por suas características geográficas, representam suas anormalidades no que se refere a sua proeminência em determinadas épocas.
Ver Keagan, *Op. Cit.*

nas áreas marítimas próximas à Grã-Bretanha. Os restantes encontravam-se divididos entre as Índias Ocidentais, a América do Norte, a Índia e o Pacífico.

A permanente ameaça de uma ação naval combinada franco-espanhola implicou também a divisão das forças navais britânicas na ambiência marítima da Europa[NA-23]. Era necessário manter o bloqueio cerrado de Brestea e vigilância permanente em Ferrol, Toulon e no Mediterrâneo, para impedir a reunião das forças navais inimigas.

Por outro lado, mesmo que ocorresse uma pequena vantagem numérica de meios navais em favor dos britânicos, era necessário levar em conta que os navios de guerra franceses e espanhóis normalmente dispunham de uma artilharia mais poderosa e desenvolviam maiores velocidade. Uma vantagem possivelmente neutralizada pelo fato de que suas tripulações careciam de um adestramento adequado. A manutenção dos navios era deficiente, e o seu confinamento prolongado nos portos impedia a familiarização com os métodos então adotados para uma batalha entre esquadras[NA-24].

UMA REFLEXÃO SOBRE O TEMA

No decorrer de minha análise, procurei seguidamente enfatizar o problema "custo-benefício" decorrente do engajamento das nações em conflitos armados.

Por razões óbvias, França e Grã-Bretanha mereceram ser constantemente citadas como exemplos das dificuldades que poderiam advir (e isso ocorreu) da ausência de uma avaliação adequada entre o "valor" do que era pretendido e os "custos" inerentes à sua obtenção.

Por outro lado, a previsibilidade em termos daquilo que realmente poderia, ou deveria, acontecer na singradura de uma nação não está, na maioria das vezes, ao alcance do "saber" humano, em especial daqueles responsáveis pelas decisões que determinam essa singradura, com ou sem a ocorrência de conflitos armados.

Mesmo assim, a análise dos fatos do passado representa uma contribuição válida, no tocante à elaboração de conclusões que possam servir como indicadores confiáveis para uma orientação quanto um possível futuro. É necessário levar em conta, todavia, que não existem padrões de referência universalmente aceitos para a elaboração dessa análise e, assim, suas conclusões e projeções jamais serão unânimes.

O entendimento sobre a Revolução Francesa parece comprovar esta opinião. Para muitos, ela foi provocada por uma profunda crise econômica; perturbada de início pela multitude de lideranças defendendo esta ou aquela orientação política, e com o País ameaçado por seus vizinhos, tendo em vista a contundente modificação da prática costumeira quanto a sistemas de governo.

Ainda assim, e sem a menor duvida, a França absorveu todos os "custos" inerentes à sua nova singradura e até mesmo deu início a um ciclo de prosperidade significativo. Algo que, para muitos analistas, foi também certamente impulsionado por um fervor patriótico alimentado pelos ideais de Liberdade, Igualdade e Fraternidade.

[NA-23] Enfatizo o qualificativo "combinado" por se tratar de operações navais envolvendo meios de duas nações.

[NA-24] É importante considerar também que, durante o período mais tumultuado da Revolução Francesa, um elevado percentual da oficialidade da Marinha, por pertencer à nobreza, foi eliminado, ou abandonou a carreira.

Quanto à Espanha, o entendimento na época quanto à profissão marinheira e à estruturação do Poder Naval não propiciava uma presença com credibilidade contra um adversário que, em termos históricos, constantemente obteve melhores resultados nos confrontos navais.

Alex de Tocqueville, por outro lado, em sua análise sobre a Revolução Francesa, propõe que "ela teve início quando as condições econômicas do país estavam melhorando". Em sua opinião, inclusive, "não é sempre que uma nação ao passar de uma situação ruim para um cenário pior, tal fato provoque necessariamente uma revolução". Mais ainda: "as condições que passam a existir após os efeitos provocados por uma revolução são quase sempre melhores do que no período que a antecede"[NA-25].

É verdade que em sua análise ele fazia uma comparação entre a Revolução Francesa e o "movimento" de independência dos Estados Unidos. Defensor e propagandista da democracia como praticada na América, sua concepção filosófica referia-se às realidades das quais ele participava em sua terra natal.

Independentemente de qual seja a conclusão aceita, parece-me correto admitir que, com a presença de Napoleão e de seus indiscutíveis dotes de liderança militar e capacidade administrativa, aquele ciclo de prosperidade adquiriu maior ritmo e substância, inclusive por meio da agregação de novas fontes de recursos, o que possibilitou compensar os custos das Guerras Napoleônicas e, até mesmo, pós-Waterloo, manter a França em uma posição de destaque no cenário mundial.

No caso da Grã-Bretanha, os "custos" da Guerra dos Sete Anos e da Guerra da Independência dos Estados Unidos por certo afetaram sua "saúde" econômica[NA-26]. Ainda assim, em 1792, a Grã-Bretanha engajou-se em uma guerra contra a França revolucionária – um conflito que durou 23 anos e no qual não apenas o seu Poder Naval adquiriu uma superioridade incontestável. A Grã-Bretanha também teve a capacidade de subsidiar seguidamente e em larga escala todas as coligações de países europeus nas guerras terrestres contra Napoleão.

No contexto de uma análise atual, existe uma explicação lógica para que isso tivesse acontecido: a Primeira Revolução Industrial, que, na prática, transcorreu entre 1760 e 1830. Novamente, para alguns analistas, ela representou uma catástrofe, uma vez que infligiu sérios prejuízos às condições ambientais das Ilhas Britânicas, criou a opressão social e a diferença de classes e impôs aos operários condições difíceis de sobrevivência[NA-27].

Para outros, a despeito das guerras e de um crescimento populacional acelerado que exigia maiores investimentos no campo social, ocorreu uma melhoria nos padrões de vida dos britânicos. As inovações técnicas, o melhor gerenciamento da produção, o controle judicioso das fontes de matérias-primas e o predomínio imposto ao comércio mundial de produtos acabados proporcionaram à Grã-Bretanha um poder econômico sem precedentes.

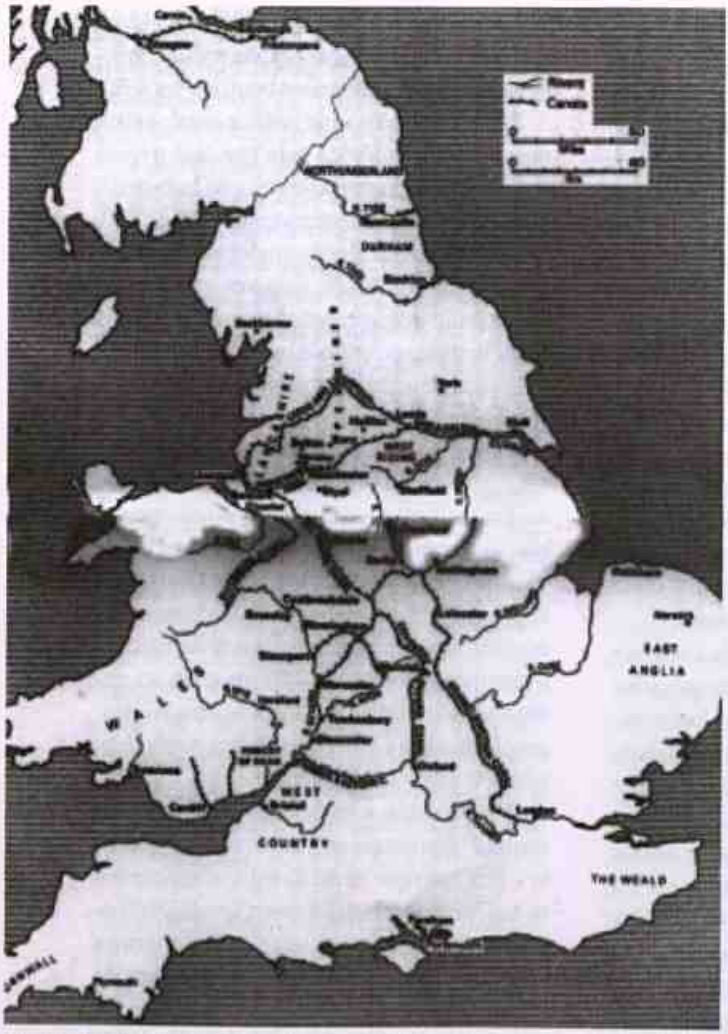
Na realidade, a expressão "Revolução Industrial" não expressa, a meu ver, corretamente o processo que se desenvolveu inicialmente na Grã-Bretanha. O termo "revolução" parece indicar mudanças súbitas, e em termos dos processos econômicos esta não é uma de suas características. Em segundo lugar, as transformações não foram apenas "industriais" no sentido lato do termo. Ocorreram simultaneamente mudanças significativas nas áreas social, intelectual, política e econômica.

Um dos sistemas de relacionamentos humanos que definimos como "capitalismo" originou-se muito antes de 1760 e atingiu o seu desenvolvimento máximo depois de 1830. Sua existência possibilitaria à Grã-

[NA-25] Tocqueville, Alex. *The Ancien Regime*. Citado por Lee Stephen em *Aspectos of European History: 1789-1980*. Londres: Methuen, 1982.

[NA-26] As restrições ao livre comércio das colônias norte-americanas e a criação de novos impostos parecem confirmar essa conclusão.

[NA-27] Karl Marx é um dos propagandistas desta visão quanto ao "trabalho" e ao "capital".



A integração entre portos, rios, canais, ferrovias e centros de produção industrial na Inglaterra (Publicado em Ashton T.S. *op. cit.*)

Bretanha gerenciar, na medida do possível, os "custos" das guerras em que fora envolvida. Em 1776, por exemplo, 25 por cento ou mais do que entendemos por dívida externa haviam sido financiados pela Holanda. Em 1815, a dívida externa praticamente tinha sido eliminada, e a poupança das várias classes sociais e os impostos atendiam aos encargos da dívida interna britânica.

Um outro problema da chamada "Revolução Industrial" é a consideração de que a descoberta de um novo processo, ou de um novo produto, decorre apenas da genialidade de determinado indivíduo e não do processo de evolução da ambiência intelectual na qual ele se inclui.

Michael Polanyi, um cientista de nossos dias, considera que a "invenção" corresponde "a um texto dramático apresentado em um palco. O aplauso no final da apresentação é dirigido a um ou mais dos atores dentre aqueles presentes no cerrar da cortina, mas o sucesso do espetáculo depende da íntima cooperação de muitos atores e daqueles que trabalham por trás do palco".

No caso britânico, o pensamento científico com suas raízes em Francis Bacon e ampliado por Boyle e Newton iria gerar muitos atores, todos eles partícipes de um processo dinâmico que expandiu as fronteiras do conhecimento humano[NA-28].

Em resumo, proporia que a chamada Primeira Revolução Industrial, extremamente benéfica e importante para a Grã-Bretanha foi parcela de algo mais amplo e complexo que incluía uma miríade de atividades humanas não diretamente influenciadas pelo progresso tecnológico.

Um grande percentual das matérias-primas imprescindível para o funcionamento do sis-

[NA-28] A definição de "invenção" proposta por Michael Polanyi consta da obra de T. S. Ashton, *The Industrial Revolution: 1760-1830*. Nova Iorque: Oxford University Press, 1968.

Francis Bacon (1561-1626), filósofo e escritor, foi o ator de novas idéias sobre métodos científicos e a caracterização das ciências.

tema industrial, por exemplo, localizava-se nas colônias espalhadas em todas as áreas do globo terrestre. Sua obtenção dependia de práticas extrativas tradicionais, isto é, do emprego de uma mão-de-obra farta e de baixo custo. Não é por acaso que os britânicos assumiram na época o controle virtual do tráfico de escravos em âmbito mundial[NA-29]. O transporte marítimo, único meio disponível para o influxo das matérias-primas e a disseminação dos produtos manufaturados, não fora beneficiado, até o início do século XIX, por quaisquer das inovações da "Revolução Industrial".

Continuamos a conviver com a "era da navegação a vela" e, portanto, com as restrições impostas pelas condições atmosféricas e pela capacidade de carga dos navios. Sob este aspecto, a quantidade de navios exigidos por efeito da Revolução Industrial representava claramente um fator indicativo de sua influência. Por outro lado, dentre as características fundamentais dos novos processos de produção de bens, estavam as exigências da rapidez e da continuidade em todas as suas etapas.

Na medida em que ainda não estavam disponíveis novos meios para a propulsão dos navios, a introdução das ferrovias e hidrovias interligando os centros de produção e os terminais marítimos contribuíram para solucionar grande parte do problema[NA-30]. É necessário também ressaltar que a existência das hidrovias impli-

No passar dos tempos e com uma freqüência injustificável, as nações (e suas lideranças) envolvidas em um processo de desenvolvimento bem-sucedido não levam na devida conta um dos itens mais importantes na composição dos custos desse processo: a segurança dos meios de transporte e das rotas marítimas.

★ ★ ★

A ausência dessa percepção tem criado dificuldades e fracassos; freqüentemente, não há a disponibilidade de tempo necessária para remediar tal deficiência

Robert Boyle (1627-1691), químico e filósofo, destacou-se por suas experiências pioneiras quanto às propriedades dos gases e suas proposições quanto à teoria dos elementos químicos.

Isaac Newton (1643-1727), físico e matemático, elaborou novas idéias quanto à luz e às cores, analisou os movimentos planetários e foi o criador da célebre Lei da Gravidade.

NA-29 Poderia ser argumentado que Portugal manteve durante muito tempo uma relativa liberdade quanto ao tráfico de escravos para o Brasil. Na realidade, tal favorecimento fazia parte do planejamento britânico. A obtenção de matérias-primas brasileiras era importante para Londres, assim como Lisboa nada mais significava do que uma etapa intermediária (Portugal era carente no tocante a indústrias de transformação) das matérias-primas brasileiras que chegavam facilmente aos centros de produção britânicos. Os custos adicionais decorrentes dessa etapa intermediária eram muito bem compensados pela importação obrigatória, por Portugal e Brasil, dos produtos manufaturados na Grã-Bretanha.

NA-30 O mapa da página anterior apresenta as redes de ferrovias e hidrovias na Inglaterra e Escócia no final do século XVIII.

cava maior segurança quanto a possíveis ameaças oriundas da ambiência marítima. Algo que, em termos das rotas marítimas no Oceano Mundial, representava um sério problema era a exigência da proteção do tráfego marítimo, o que é um fato intrínseco à própria história da Humanidade. (grifo meu)

É minha impressão que, no passar dos tempos e com uma freqüência injustificável, as nações (e suas lideranças) envolvidas em um processo de desenvolvimento bem-sucedido não levam na devida conta um dos itens mais importantes na composição dos custos desse processo: a segurança dos meios de transporte e das rotas marítimas. Mais ainda, na repartição dos lucros tem sido esquecida a obrigatoriedade dos investimentos para a manutenção contínua daquela segurança em relação ao sucesso obtido e à importância dos futuros resultados pretendidos.

A ausência dessa percepção tem criado dificuldades e fracassos; freqüentemente, não há a disponibilidade de tempo necessária para remediar tal deficiência.

O cenário que esbocei quanto à participação dos poderes navais (britânico e franco-espanhol) nas Guerras Napoleônicas reflete claramente essas realidades. De um lado, a Grã-Bretanha, ao ser forçada a dividir seus meios navais, procurava não apenas proteger a continuidade de sua revolução Industrial; era também imprescindível impedir, ou neutralizar, quaisquer tentativas de apropriação de seu núcleo de produção. França e Espanha, isoladamente, e pela insuficiência de seus poderes navais, pouco poderiam afetar a continuidade do tráfego marítimo britânico e, ao mesmo tempo, garantir adequadamente o uso do Oceano Mundial em seu proveito.

Quando Napoleão, por força de seus indiscutíveis méritos, investiu-se como imperador da França (18 de maio de 1804), ele já antevia quais as próximas etapas a serem executadas no contexto de sua visão estratégica global. Não era apenas suficiente prosseguir em suas campanhas terrestres, sempre vitoriosas, para dar continuidade à sua proposta de rearrumação da Europa Ocidental em benefício da França. A providência fundamental para que todos os seus objetivos adquirissem uma consistência duradoura implicava a destruição, ou apropriação, dos meios de produção de seu adversário, os quais, em última análise, proporcionavam os recursos necessários para a criação de novas ameaças contra a França.

Isso exigia um planejamento detalhado no emprego judicioso dos meios navais disponíveis, quer para tentar reduzir o fluxo do tráfego marítimo britânico quer para neutralizar suas principais fontes de suprimento de matérias-primas. O objetivo principal desse planejamento, todavia, era a conquista dos centros de produção, a invasão da Inglaterra. Um evento que somente poderia

Nelson em Porst Mouth para a campanha de Trafalgar (Publicado em Hatersllley, Roy, *Nelson*. Londres: Weiden feld, 1974)

ser bem-sucedido se, por curto período de tempo, ocorresse o domínio do mar francês naquele pequeno espaço marítimo que separa os litorais atlânticos franceses dos célebres "penhascos brancos" de Dover.

Uma aliança franco-espanhola, por conseguinte, representava um fator fundamental para o sucesso do plano napoleônico. O emprego combinado das forças navais das duas nações tornava viável a execução de todas as etapas previstas naquele planejamento. Até mesmo poderia ocorrer uma grande batalha naval entre parcela ponderável das forças em oposição, desde que dela não resultasse uma fragorosa derrota; qualquer outro resultado iria, no máximo, retardar o cumprimento do cronograma previsto.

Era um planejamento perfeito, com objetivos estratégicos e táticos claramente definidos. O gênio militar representado por Napoleão possuía, no entanto, uma grande deficiência: o desconhecimento da ambiência oceânica, com suas incertezas e dificuldades. Aquela que poderia ter sido uma campanha brilhante em termos terrestres, como tantas outras por ele dirigidas, não incluía no seu planejamento os fatores de fraqueza que deveriam ser previstos em termos marítimos, como também não possuía soluções alternativas.

O gênio militar representado por Napoleão possuía, no entanto, uma grande deficiência: o desconhecimento da ambiência oceânica, com suas incertezas e dificuldades

Trafalgar até pode ser considerada pelos navalistas apenas como uma grande vitória de um Poder Naval. Na realidade, o seu significado é muito mais abrangente. Não se deve culpar Villeneuve pela derrota franco-espanhola. O exame detalhado de seu desempenho ao longo de sua carreira naval demonstra que ele tinha pleno conhecimento das dificuldades que iria enfrentar nas etapas que precederam a batalha e das condicionantes que poderiam impossibilitar a execução do que fora planejado por seu imperador[NA-31].

O seu maior problema, na realidade, era representado pelo chefe naval que tinha de ser enfrentado e, se possível, derrotado. Tratava-se de um ser humano como tantos outros que decidiram seguir a carreira naval. Sua participação na Marinha de Guerra bri-

Almirante Villeneuve (publicado em Hattersley, *op. cit.*)

[NA-31] Pierre-Charles-Jean Baptiste - Silvestre de Villeneuve (1703-1866) foi um de alguns dos oficiais da Marinha francesa não expurgados durante a Revolução. Promovido a *post-captain* em 1793 e a contra-almirante em 1796, participou na campanha do Egito com o seu pavilhão a bordo do navio de linha *Guillaume Tell*. Na Batalha de Aboukir, conseguiu escapar dos ingleses, comandados por Nelson. Para Napoleão, segundo suas memórias escritas em Santa Helena, a derrota deveu-se à péssima atuação de Villeneuve. Com a morte de Latouche-Treviere em agosto de 1804, assumiu o comando da Esquadra Francesa. Deu prosseguimento à execução do planejamento napoleônico, ainda que não acreditasse em sua viabilidade. Sua decisão de travar a Batalha de Trafalgar tem sido criticada por muitos analistas. Derrotado e feito prisioneiro, regressou posteriormente à França e suicidou-se em 1806.

Merlon Place, próximo a Winbledon, foi adquirido por Nelson em 1801 pelo preço de 9.000 libras esterlinas. Provavelmente seria sua residência definitiva após Trafalgar
(Publicada em Hatersley, *op. cit.*)

tânica, todavia, desde cedo demonstrou todas as suas potencialidades.

A capacidade de exercer uma liderança indiscutível e uma ação de presença que conquistava os seus seguidores; um profundo conhecimento das artes marinheiras decorrente de sua contínua permanência no mar; e, o que talvez fosse mais importante, uma visão estratégica e tática comparável àquela de Napoleão – todos esses dotes e/ou qualificações modelaram o adversário capaz de representar um obstáculo intransponível ao projeto napoleônico[NA-32].

Em Trafalgar ocorreu o confronto final entre um gênio militar terrestre e um gênio militar naval, visando a objetivos conflitantes: a tentativa de liberação das forças navais combinadas franco-espanholas como uma etapa decisiva para a execução de um planejamento estratégico e, de outro lado, a interrupção desse processo que poderia determinar a neutralização do maior adversário da França.

Trafalgar mudou a provável trajetória napoleônica e demarcou o início da derrocada de seus sonhos. Por certo, seria pos-

[NA-32] Não pretendo estabelecer comparações entre Nelson e Napoleão. Na realidade, porém, de Aboukir a Trafalgar, passando por Copenhagen, o almirante britânico sempre representou um obstáculo às pretensões francesas. A trajetória de Napoleão, todavia, é mais densa, mais complexa, mais brilhante e produziu efeitos duradouros.

Proporia, inclusive, que, se o destino poupasse a vida de Nelson nos momentos derradeiros de Trafalgar, nada mais teríamos do que um ilustre chefe naval, reconhecido como herói, fisicamente combalido e possivelmente passando os seus últimos dias na inatividade em um subúrbio de Londres. Mesmo derrotado, Napoleão continua sendo uma das grandes legendas na história da civilização ocidental.

sível recompor o Poder Naval francês e novamente passar a representar uma ameaça ao predomínio britânico no Oceano Mundial. De fato, isso aconteceu em eventos isolados e de importância secundária.

Na realidade, porém, Trafalgar criou um descompasso entre o tempo exigido para esse "renascimento" e aquele necessário para impulsionar a um nível mais elevado a capacidade britânica de financiar as guerras contra Napoleão.

As reações francesas à derrota em Trafalgar demonstram quão profundo foi o golpe recebido. O "bloqueio continental" decretado pelo Imperador francês, por exemplo, assemelha-se à imagem refletida por um espelho. Quem estava realmente bloqueada era a Europa napoleônica no tocante ao seu comércio externo e às importações imprescindíveis para sua produção industrial. Embora com atraso em relação ao que ocorrera na Grã-Bretanha, a França já participava ativamente da chamada Revolução Industrial[NA-33].

A campanha desastrosa na Rússia em 1812 provocou uma sensível redução de seu potencial militar. A primeira renúncia e o confinamento na Ilha de Elba, o retorno e os cem dias finais de uma presença napoleônica, Waterloo e, finalmente, Santa Helena são episódios bem conhecidos por aqueles que se interessam pela história, não importa quais sejam suas versões[NA-34].

Na realidade, quando o vigia da *Euryalus* percebeu a movimentação da esquadra franco-espanhola saindo de Cádiz,

"Nelson observa a França a partir de Trafalgar Square" Estátua de autoria de E. H. Bailey (Publicado em Hatterslley, *op. cit.*)

e esta informação foi transmitida diretamente a Nelson por Blackwood, estava começando a ser escrito um novo capítulo da história da civilização ocidental[NA-35].

O "golpe profundo" sofrido pela França napoleônica continuou repercutindo por muitas décadas após Trafalgar. A nação francesa

---

NA-33 Sob este aspecto, deveríamos ser eternamente gratos a Napoleão. A mudança de sede do Império português – então uma empresa multinacional com sérias dificuldades – para sua filial sul-americana abriu caminho para nossa independência ser adquirida sem muitas dificuldades. A abertura dos portos (uma exigência britânica e que lhe era inteiramente favorável) criou uma nova realidade brasileira, eliminando o principal empecilho para um desenvolvimento correspondente às suas potencialidades.

NA-34 Segundo as estatísticas, mais de 300 mil obras foram escritas quanto à presença de Napoleão no cenário mundial.

NA-35 Sobre o *Euryalus* e Henry Blackwood, ver o tópico "Um perfil de marinheiro – o navio como objeto de um estudo de caso", publicado na *RMB*, v. 125, nº 07/09, jul/set 2005.

jamais conseguiu recuperar integralmente aquela posição de potência dominadora na Europa Ocidental, a despeito da inspiração oriunda se seus esplendores da época dos Luíses, dos feitos indiscutíveis de Napoleão e de sua própria potencialidade. Por outro lado, embora vitoriosa, a Grã-Bretanha, consciente ou inconscientemente, havia "liberado o gênio da lâmpada de Aladim".

Passo a passo, a partir das 13 colônias no litoral leste do continente norte-americano, teve prosseguimento a conquista do imenso território, que estabeleceu a base física para a criação de um novo poder hegemônico. É o que pretendo analisar na parte final deste capitulo I.

(CONTINUA NO PRÓXIMO NÚMERO)

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<HISTÓRIA> / História marítima; História de Portugal; Pombal, Marquês de; Melo, Sebastião José de Carvalho e; D. João V; D. José I; D. Maria I; História da Grã-Bretanha; História do Brasil; Malagrida, Gabriel;

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. ASHTON, T. S. *The Industrial Revolution: 1760-1830*. Nova Iorque: Oxford University Press, 1968.
2. BAINEY, Geoffrey. *Uma breve história do mundo*. São Paulo: Fundamento, 2007.
3. HUNTINGTON, Samuel. *Who are we?*. Grã-Bretanha: The Free Press, 2005.
4. KEAGAN, John. *Battle at sea*. Londres: Plimpico, 2004.
5. LUKACS, John. *O fim de uma era*. Rio de Janeiro: Zahar, 2005.
6. RAY, Raphael. *Mitos sobre a fundação dos Estados Unidos*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.
7. RICUPERO, Rubens. *O Brasil no mundo*. Rio de Janeiro, Contraponto, 2000.
8. STEPHEN, Lee. *Aspects of European history: 1789-1980*. Londres: Methuen, 1982.
9. TOCQUEVILLE, Alex. *The Ancien Regime*. Paris, 1856.
10. WEGNER, Robert. *A conquista do oeste*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2000.

O JAPÃO, PEARL HARBOR E A SAGA DO ALMIRANTE KIMMEL

Parte XVII

– A história do Almirante Kimmel

– Informações sonegadas e seus significados

"É melhor ter informações inaproveitáveis do que nada conhecer."

Sêneca

HUSBAND KIMMEL
Almirante (USN)
Tradução e adaptação: **MÁRIO** JORGE DA FONSECA **HERMES**
Almirante-de-Esquadra (Refº)

Do tradutor

Os anos passavam e o Almirante Husband Edward Kimmel não desistia de sua luta na defesa de sua honra e de uma impecável e longa carreira na Marinha. Somente uma profunda convicção de que agira corretamente poderia sustentar seu empenho na busca da justiça para a revisão do procedimento contra ele adotado e restituir-lhe a quarta estrela que perdera, ao ser sumariamente passado para a reserva, sem ter tido sequer a oportunidade de responder à corte marcial, quando, por lei, ser-lhe-ia dado o direito de defesa.

Ao concluir seu livro, em outubro de 1954, havia conseguido amealhar fatos da maior importância em prol da sua verdade. Porém morreu sem conseguir seu intento. Sua luta foi continuada por filhos e netos.

Mas a chama do interesse da verdade sobre Pearl Harbor nunca foi apagada, graça ao interesse de historiadores e pesquisadores americanos. Ainda hoje causa preocupação.

Contudo, apesar de todo esse esforço, a maior parte das mensagens interceptadas, decifradas e traduzidas, transmitidas pela Marinha Imperial do Japão continuam lacradas nos cofres dos arquivos secretos, na esperança de que caiam no esquecimento da opinião pública. À medida que avança na narração dos fatos que, no seu julgamento, optou por pertinentes, o Almirante Kimmel conduz o leitor ao convencimento de que ele foi vítima de uma conspiração emanada de Washington.

Voltemos ao que Kimmel nos tem a relatar.

SUMÁRIO

Acordos políticos secretos
Promessas secretas de apoio armado aos ingleses
Garantias defeituosas (Faulty assurances)
Supressão de evidências
Interceptações japonesas
Os arquivos da Casa Branca
O projeto do Senador Thomas
Comunicações importantes
Três incidentes: um sumário
CMG Safford e Almirante Pye
Por que a esquadra permaneceu indefinidamente no mar
Uma estranha testemunha

"O Japão foi provocado a atacar a América em Pearl Harbor. É um travesti da história dizer que a América foi forçada a entrar na guerra."
Oliver Lyttelton, ministro da Produção da Inglaterra, em 1944.

ACORDOS POLÍTICOS SECRETOS

Promessas secretas de apoio armado aos ingleses

Em Pearl Harbor, poucas horas depois do ataque japonês, um despacho do comandante-em-chefe da Esquadra da Ásia endereçado ao comandante de Operações Navais, com informação ao comandante-em-chefe da Esquadra do Pacífico, foi-me entregue. Esse despacho estabelecia: "Procedente de Cingapura nós asseguramos aos britânicos o apoio armado sob três ou quatro eventualidades. Não recebi instruções suas a respeito."

Em 1944, eu pessoalmente perguntei ao Almirante Hart* sobre essa mensagem, particularmente sobre a natureza das eventualidades nela referidas. Ele respondeu-me que as eventualidades eram inconseqüentes e tinham a ver com detalhes sobre a entrega de destróieres aos ingleses; que havia perdido seus arquivos quando o *Houston* afundou e que não tinha cópia do despacho procedente de Cingapura.

Quando questionado, em fevereiro de 1946, pelo comitê conjunto do Congresso sobre esse assunto, o Almirante Hart declarou que recebeu o despacho nos primeiros dias de dezembro de 1941 do Capitão-de-Mar-e-Guerra John Creighton, observador naval americano em Cingapura, que relatava que o Marechal-do-Ar da Inglaterra Brooke Popham havia sido orientado por Londres que em certas eventualidades, que ele não conseguia relembrar, os britânicos haviam sido assegurados do nosso apoio armado. O Almirante Hart também declarou que seus arquivos haviam sido perdidos e que o único caminho seria o próprio CMG Creighton.

O CMG Creighton relatou perante o comitê conjunto do Congresso que, depois de o Almirante Hart haver testemunhado, ele, Creighton, procurou Hart e lhe disse que não poderia lembrar haver lhe entregue a mensagem em questão e que Hart respondeu-lhe: "Bem, você entregou-me, tudo bem, porque eu posso produzir uma cópia."

Na manhã seguinte, Creighton obteve do gabinete de Hart uma cópia do despa-

* N.T.: Comandava a Esquadra da Ásia em 7 de dezembro de 1941.

cho enviado em 6 de dezembro de 1941, que transmito a seguir – Brook Popham recebeu sábado do Departamento da Guerra em Londres:

"Recebemos a certeza do apoio armado americano nos seguintes casos a seguir: (afirm) nós sermos obrigados a executar nossos planos para prevenir o desembarque japonês no Istmo de Kra, ou revidar invasão dos 'Nips' em qualquer outra parte do Sião x x (Baker) se as Índias Holandesas forem atacadas e nós dermos suporte as suas defesas. x x (Cast) Se os 'Japs' atacarnos x x Assim, sem autorização de Londres ponha o plano em ação (primeiro) se tiver boa informação de que a expedição dos 'Japs' está se deslocando com a aparente intenção de desembarcar em Kra. (segundo) se os 'Nips' violarem qualquer parte da Tailândia (parágrafo). Se N.E.I. forem atacados, ponha em operação os planos acordados entre britânicos e holandeses."

Quando as primeiras notícias chegaram de que os japoneses haviam nos atacado, meu primeiro sentimento foi de alívio, pois a indecisão fora ultrapassada e a crise tinha chegado de modo tal que uniria todo nosso povo

Este compromisso formal (cujo conhecimento foi omitido dos comandantes em Pearl Harbor) de apoio armado à Grã-Bretanha, no caso de determinados eventos em eventualidades específicas, aumentava muito (*enormously*) a probabilidade de os EUA serem atacados no caso de qualquer movimento hostil da parte do Japão. A eficiência do sistema de inteligência japonesa praticamente assegurava que eles tomariam conhecimento da promessa. Qualquer dúvida sobre atacar-nos simultaneamente com os ingleses e holandeses desaparecera.

Por outro lado, este acordo para oferecer suporte armado à Inglaterra tornava imperativo que o Japão seria induzido a disparar o primeiro tiro, de modo a convencer o povo americano de que o Japão fora o agressor e, em conseqüência, unir nosso povo no suporte à entrada da América na guerra. Ele também tornou fácil entender o sentimento de alívio do Sr. Stimson* de que a crise tinha vindo de maneira que uniria todo nosso povo.

Os comandantes em Pearl Harbor estavam colocados na impossível situação de serem responsáveis por acordos e conseqüências sobre os quais eles eram mantidos na ignorância.

Várias declarações do Sr. Stimson foram feitas dentro deste contexto.

Ele disse:

"Se a guerra vier é importante, do ponto de vista de unir nosso povo e também para o registro da história, que nós não sejamos colocados na posição de havermos disparado o primeiro tiro; se isso puder ser realizado sem sacrificar nossa segurança, é bom que o Japão apareça verdadeiramente como o real agressor."

E ainda:

"A despeito dos riscos envolvidos, todavia, em deixar os japoneses dispararem o primeiro tiro, nós entendemos que para ter o completo suporte do povo americano é desejável estar seguro de que os japoneses sejam os únicos a fazer isto de modo a não restar qualquer dúvida em qualquer mente de quem tenha sido o agressor."

Uma vez mais o Sr. Stimson estabeleceu:

* N.T.: – Sr. Stimson – Secretário da Guerra da administração Roosevelt.

"Quando as primeiras notícias chegaram de que os japoneses haviam nos atacado, meu primeiro sentimento foi de alívio, pois a indecisão fora ultrapassada e a crise tinha chegado de modo tal que uniria todo nosso povo. Este continuou a ser meu sentimento dominante, apesar das notícias de catástrofe que rapidamente se espalharam."

Na tarde de 6 de dezembro,1941, o Sr. Stimson solicitou e recebeu do Departamento da Marinha uma lista mostrando a posição de cada navio da Esquadra do Pacífico. Por que o Secretário da Guerra teria interesse em tais detalhes da Administração do Departamento da Marinha naquele momento nunca foi explicado.

O Sr. Stimson nunca compareceu perante a junta do Congresso para depor. Em vez disso foi submetido a um questionamento por escrito, elaborado pela maioria democrata no Congresso. Mesmo a essas questões, suas respostas estiveram longe de ser satisfatórias. Foi liberado de testemunhar, sob a desculpa de doença, de outubro de 1945 até maio de 1946.

Que o acordo com os britânicos existia e que Washington ocultou informações vitais é apoiado pelas palavras do Sr. Churchill na Câmara dos Comuns, reproduzidas nos "Private Papers of Senator Vandenberg" (p. 27). Sua reação à fala foi gravada em 27 de janeiro de 1942.

"Churchill falou à Câmara dos Comuns hoje. E nós aprendemos alguma coisa muito importante no que concerne aos EUA. Discutindo eventos que levaram à guerra no Pacífico, ele disse: 'Qual era a probabilidade do teatro do Extremo Oriente ser envolvido por um ataque japonês? Explicarei como cuidadosamente caminhamos e quão penoso foi aquele instante – agia com muito cuidado a cada momento, pois não deveríamos estar expostos a enfrentar sozinhos esse ataque.

Por outro lado, a probabilidade desde a conferência do Atlântico, quando discuti esses assuntos com o Presidente Roosevelt, de que os EUA, mesmo se eles próprios não sofressem um ataque, entrassem na guerra no Extremo Oriente, e então assegurariam a vitória final, parecia aplacar algumas dessas ansiedades, caso as expectativas não fossem modificadas pelos acontecimentos'."

Em outras palavras, Churchill disse que, quando se encontrou com Roosevelt na primeira vez – e redigiram a "Carta do Atlântico" –, ele falou com o Presidente sobre o fato de que a Inglaterra não poderia lutar sozinha no Extremo Oriente, e necessitava algum tipo de compromisso, evidentemente satisfatório para ele, de que os EUA entrariam na guerra contra o Japão, a despeito de o Japão nos atacar ou não. Em ainda outras palavras, nós havíamos sido levados a essa guerra pelo Presidente, antes de Pearl Harbor. Pearl Harbor meramente precipitou o que já estava "nas cartas". Essa é a verdade, e indicava como ambos, o Congresso e o País, estavam totalmente ignorantes dos acordos para a guerra feitos pelo Presidente e nunca revelados.

Eu vi o texto completo do discurso de Churchill somente no New York Times... *o senador Donahu, de Connecticut, colocou este material nos anais do Congresso para 28 de janeiro. Nenhuma publicação mencionou tal fato. Significaria isto que a censura estava agora a serviço para completar a tarefa de manter o povo na ignorância a respeito do que acontecia com ele?*

E se as implicações das palavras de Churchill são válidas, não se constituiu em altíssima responsabilidade não ordenar Havaí a ficar em "alerta total" antes de Pearl Harbor? [itálicos e parágrafos como no livro do senador Vandenberg].

O Capitão-de-Mar-e-Guerra Russell Grenfell, da Marinha Real, em seu livro *Main Fleet to Singapore*, publicado em 1952, escreve:

"Nenhuma pessoa razoavelmente informada pode acreditar que o Japão cometeu uma infâmia, um inesperado ataque aos EUA. Um ataque era não somente esperado, mas era então desejado. Está além de qualquer dúvida que o Presidente Roosevelt queria colocar seu país na guerra, porém, por motivos políticos, estava mais ansioso em assegurar que o primeiro ato de guerra viesse do outro lado; por esta razão ele foi aumentando a pressão sobre os japoneses, até o ponto em que nenhuma nação com respeito próprio suportaria sem recorrer às armas. O Japão foi levado pelo Presidente americano a atacar os EUA. Como Oliver Lyttelton, então Ministro de Produção britânico, disse em 1944, "o Japão foi provocado a atacar a América em Pearl Harbor. É um travesti da história dizer que a América foi forçada a entrar na guerra".

Um ataque era não somente esperado, mas era então desejado

***Garantias defeituosas* (Faulty assurances)**

Durante o tempo em que comandei a Esquadra do Pacífico, ouvi repetidas afirmações do comandante de Operações Navais, Almirante Stark, de que nosso governo estava tentando evitar um rompimento com o Japão, que a Alemanha era o inimigo a ser vencido e que nosso governo faria os maiores esforços para evitar a guerra em duas frentes.

Quando a administração fechou o canal* para os navios japoneses, congelou os bens japoneses nos EUA, além de outras restrições ao Japão, pareceu-me que com essas ações firmes estávamos evitando qualquer aparência de fraqueza e que elas funcionariam como fator deterrente à agressão japonesa.

Tivesse conhecimento, como os registros plenamente mostram, que de agosto até 7 de dezembro de 1941 a política da administração era a de entrar na guerra em conseqüência de um incidente no Pacífico, ou, como colocou o secretário Stimson, induzia o Japão a disparar o primeiro tiro sem muitas baixas para nosso lado, meu inteiro conceito da situação teria sido consideravelmente alterado. As mensagens japonesas interceptadas que foram negadas a mim também contradizem as afirmativas do Almirante Stark.

Aqui estão algumas das afirmativas que aparecem nas cartas a mim transmitidas pelo Almirante Stark:

10 de fevereiro de 1941.

"Continuo de todos os modos possíveis a lutar contra idéias ou disposições que nos envolveriam em duas frentes e na de permanecer na posição de não enviar mais navios para o Extremo Oriente."

25 de fevereiro de 1941.

"Pesquisas Gallup, editoriais, discussões no Congresso (e, acrescento, todas elas irresponsáveis) constituem uma maré crescente para ações no Extremo Oriente, se os japoneses atacarem Cingapura ou as Índias Orientais Holandesas. Isto não pode ser ignorado, e devemos ter em mente a possibilidade de ter que mudar para essa maré."

Extrato de uma cópia de um memorando para o Presidente, do chefe de Operações Navais, Almirante Stark, anexado à sua carta de 25 de fevereiro de 1941:

"Existe uma chance de que outros movimentos contra o Japão precipitarão as hostilidades em lugar de preveni-las. Não queremos dar ao Japão nenhuma desculpa

* N.T.: – O Canal do Panamá.

para que entre em guerra, no caso de sermos forçados a abrir hostilidades com a Alemanha, que todos nós consideramos nosso maior problema.

Se formos forçados a entrar na guerra, nosso esforço principal, como aprovado nesta data, será dirigido ao Atlântico contra a Alemanha. Nós deveríamos, se possível, não ser levados a uma guerra maior no Extremo Oriente."

3 de abril de 1941.

"Há algum tempo, o Japão tem mostrado cada vez menos inclinação para atacar os britânicos, holandeses e nós mesmos no Extremo Oriente.

Em conseqüência, a transferência de uma grande parte da Esquadra do Pacífico para o Atlântico pode ainda ser somente conjeturada.

A questão sobre nossa entrada na guerra agora parece ser **quando** e não **se**. Minha visão pessoal é que podemos estar na guerra (possivelmente não declarada) contra a Alemanha e a Itália em cerca de dois meses, porém há uma razoável possibilidade de que o Japão permaneça definitivamente fora."

19 de agosto de 1941.

"Se a Inglaterra declarar guerra ao Japão e nós o fizermos, eu suponho fortemente que seguiremos uma linha de ação semelhante àquela que adotamos no Atlântico como neutros."

23 de agosto de 1941.

Não quero dar a esperança de continuada paz no Pacífico, porém desejaria que o fio pelo qual ela continua suspensa não fosse tão fino."

22 de setembro de 1941 (extrato de cópia de uma carta para o Almirante Hart, a mim transmitida pelo Almirante Stark).

"O Sr. Hull* ainda não deu esperança de um acordo satisfatório para nossas diferenças com o Japão. Possibilidades de tal acordo estão em meu julgamento, muito tênues."

23 de setembro de 1941.

"A situação no Pacífico geralmente é muito diferente daquela no Atlântico... Quanto mais pudermos manter a situação no Pacífico no *status quo*, melhor para a preocupação de todos."

17 de outubro, 1941.

"Continuaremos a envidar todos os esforços para manter o *status quo* no Pacífico. Por quanto tempo não sei, porém o Presidente e o Sr. Hull estão trabalhando nesse sentido."

5 de novembro de 1941 (extrato de uma cópia de um memorando para o Presidente, do chefe de Operações Navais e do chefe do Estado-Maior, enviado a mim pelo Almirante Stark).

"O chefe de Operações Navais e o chefe do Estado-Maior estão de acordo nas seguintes conclusões.

a) – O principal objetivo das duas nações** é a derrota da Alemanha.

b) – A guerra entre os EUA e o Japão deveria ser evitada, enquanto juntamos nossas forças defensivas no Extremo Oriente, até quando o Japão atacar ou ameaçar diretamente territórios cujas seguranças para os EUA são de muito grande importância.

Especificamente eles recomendaram que nenhum ultimato seja determinado ao Japão."

Deveria ser observado que, em 26 de novembro de 1941, nosso governo enviou uma nota para o Japão, a qual tem sido freqüentemente referida como um ultimato, e que o Sr. Stimson referia-se como a decisão do Sr. Hull de chutar tudo para o alto. As 14 partes da mensagem decodificada em 6 e 7 de dezembro de 1941, freqüentemente referida como uma declaração de guerra do Japão, foi uma resposta ao ultimato do Sr. Hull de 26 de novembro.

* N.T.: – Sr. Hull – secretário de Estado.
** N.T.: – EUA e Inglaterra.

O contido nesse ultimato foi-me omitido, embora testemunhos prestados nas investigações mostrassem que oficiais com responsabilidades no Departamento da Marinha acreditavam que a nossa nota de 26 de novembro seria a causa da imediata guerra com o Japão. A Junta de Investigação do Exército sobre Pearl Harbor concordou com esta opinião.

SUPRESSÃO DE EVIDÊNCIAS

Interceptações japonesas

No que foi publicado pela Roberts Comission em janeiro de 1942 e nos procedimentos gravados desta Comissão, dos quais eu recebi cópia em janeiro de 1944, havia vagas referências que indicavam que importantes, senão vitais, informações no Departamento da Marinha nunca haviam sido a mim transmitidas.

Quando obtive uma cópia da investigação Hart, observei que dela constava que o Capitão-de-Mar-e-Guerra Laurance F. Safford, da Marinha americana, havia prestado longo depoimento a respeito das mensagens interceptadas. Este seu testemunho, então, e subseqüentemente perante a Corte de Inquérito e o comitê conjunto do Congresso, é o mais corajoso, desinteressado e honesto e a mais clara declaração que eu jamais vi registrada ou ouvi ser apresentada. A mais brutal investigação sobre ele não o intimidou. O fato de que sua atitude fora ditada somente pelo seu senso de justiça e de sua integridade pessoal parecia incompreensível a certas mentes.

No verão de 1944, quando a Corte Naval de Inquérito estava conduzindo as instigações, o Almirante King, que então era o secretário da Marinha em exercício, autorizou o CMG Robert A. Lavender, um dos membros da minha assessoria legal, a inspecionar os arquivos secretos que continham as traduções das mensagens japonesas.

O CMG iniciou sua inspeção na tarde do mesmo dia em que a permissão foi concedida e selecionou 43 mensagens, as quais copiou e autenticou nessa mesma tarde.

No dia seguinte, o General McNarney, então *deputy** do chefe do Estado-Maior do Exército, telefonou para o diretor das Comunicações Navais, protestou sobre a inspeção de Lavender e afirmou que ordens proibiam tal inspeção. O diretor das Comunicações Navais respondeu que não recebera essas ordens, logo após McNarney dizer que ele queria dizer que estas ordens proibiriam tais inspeções.

As cópias das mensagens não foram liberadas para o CMG Lavender, porém foram mantidas sob custódia do chefe das Comunicações Navais.

Nossa próxima etapa foi requisitar oficialmente ao presidente da Corte Naval de Inquérito que essas mensagens fossem colocadas em evidência perante a Corte.

O Departamento da Marinha recusou este pedido. A cada sessão da Corte, renovávamos nossa solicitação. Então escrevi uma carta para o secretário da Marinha e, após um intervalo de alguns dias, nós inquirimos seguidamente quando receberíamos uma resposta. Disseram-me então que minha carta havia se perdido e que eu deveria enviar ao secretário um ofício com uma cópia. Então escrevi outra solicitação, cujos três primeiros parágrafos eram cópia da original, e acrescentei um quarto parágrafo, que dizia: "(a) há dez dias entreguei pessoalmente ao Vice-Almirante Edward, *deputy* do comandante-em-chefe, a solicitação original; e (b) agora submeto essa mesma solicitação novamente, uma vez que fui informado de que a carta original havia sido perdida".

* N.T.: – deputy, a segunda mais importante pessoa em uma organização.

Entreguei esta segunda carta pessoalmente ao Almirante Edward, com a advertência de que não seria de bom alvitre perdê-la, porque a partir de então escreveria a mesma carta diariamente ao secretário da Marinha até que recebesse uma resposta. Enquanto ainda falava com o Almirante Edward, um secretário* trouxe minha carta original e entregou-a ao Almirante Edward, dizendo que acabara de encontrá-la.

Concluí por várias fontes que alguém informara à Corte o procedimento adotado sobre o envio diário de cartas ao secretário. Nossa única esperança de colocar os despachos selecionados em evidência foi a declaração que fiz a Lavender, na presença de todos aqueles que atendiam às sessões da Corte (porém fora das audiências), em que estabeleci que, se não nos fosse permitido introduzir essas evidências, eu convocaria uma coletiva com a imprensa e informaria aos jornais que informações vitais, essenciais à determinação da total responsabilidade sobre o desastre de Pearl Harbor, estavam sendo omitidas pela Corte Naval de Inquérito.

No dia seguinte à declaração, tivemos permissão de ter as evidências apresentadas perante a Corte.

Enquanto isso, o Exército chamou-me como a última testemunha a depor perante a Comissão de Inquérito do Exército. Ao final do meu testemunho, foi-me feita a pergunta de rotina, se eu tinha algo mais a dizer.

Então eu li para a comissão um memorando no qual enumerava os fatos mais importantes sobre as mensagens interceptadas.

Tornou-se imediatamente claro e evidente para mim que nenhuma prova sobre esse assunto havia sido colocada perante a Comissão. Subseqüentemente, soube que, após meu testemunho, a Comissão do Exército recomeçou a investigação, a fim de cobrir as fases em conexão com as interceptações das mensagens japonesas. Antes desta investigação, as testemunhas que depuseram não mencionaram as interceptações das mensagens japonesas quando testemunharam perante a Comissão.

Durante a investigação no Congresso, foi esclarecido que o setor responsável pela supressão de depoimentos a respeito das mensagens interceptadas pelas testemunhas do Exército foi o Gabinete do chefe do Estado-Maior, e que essa supressão foi ordenada pelo próprio General Marshall ou pelo seu *deputy*, General Narney.

O depoimento do General Miles assim estabeleceu a respeito do seu testemunho anterior perante a Comissão do Exército sobre Pearl Harbor:

"Evitei qualquer pronunciamento concernente a detalhes de informações e inteligência, dos quais tinha conhecimento por meio de fontes ultra-secretas (então conhecidas por *magic*) ou qualquer informação de que essas fontes existissem. A razão de haver limitado meu testemunho foi porque antes de minha apresentação à Comissão, o Brigadeiro-General Russel A. Osmun e o então Coronel Carter W. Clarke, da Segunda Sessão, transmitiram-me instruções do chefe do Estado-Maior para que não apresentasse à Comissão do Exército qualquer fato concernente à mencionada radiointeligência ou a existência desse modo de informação ou inteligência no período anterior a 7 de dezembro de 1941. Em decorrência, obedeci a suas instruções."

Testemunhas prestam juramento para dizer a verdade, toda verdade e nada senão a verdade. A injunção exercida sobre o General Miles negou à Comissão informações sem as quais teria sido impossível chegar a uma justa e honesta alocação de responsabilidade sobre o desastre. Se tal fato pode-

* N.T.: – funcionário civil.

ria ser considerado como instrução para cometer perjúrio, deixo para os juristas.

Os arquivos da Casa Branca

Em novembro de 1945, durante as investigações do Congresso, o CMG Lavender disse ao capitão-tenente encarregado da sala dos arquivos secretos que ele (Lavender) estava efetuando buscas nos arquivos do Departamento da Marinha durante dois anos e que somente naquele momento descobrira aquele que estava examinando. Ele perguntou: "Existe algum outro arquivo relativo ao ataque a Pearl Harbor que nós não vimos?" O capitão-tenente respondeu: "Bem, existem os arquivos da Casa Branca."

Explicou-me que os arquivos da Casa Branca continham mensagens transmitidas e recebidas no código da Marinha para o Presidente, principalmente mensagens para ou do Sr.Churchill.

Lavender prontamente me informou a respeito e acrescentou que poderia ter acesso aos arquivos com permissão do secretário da Marinha. Ele acabara de completar esta informação quando o Tenente John J. Phelan, um membro do meu *staff* legal, entrou e informou que enquanto se encontrava na sala do CMG John F. Walsh, encarregado da sessão de Controle da Segurança, da Divisão de Segurança da Inteligência Naval, um capitão-tenente entrou rapidamente e, excitado, exclamou: *There is hell to pay!* (estamos encrencados, na onça), Kimmel encontrou o arquivo da Casa Branca. Walsh rapidamente silenciou-o, apontou para Phelan e disse: "Aqui está um dos homens de Kimmel".

Minhas solicitações ao secretário e ao Presidente* para examinar os arquivos foram desaprovadas. Nós nunca soubemos o que continham esses arquivos.

Testemunhando perante o comitê do Congresso, um representante do Departamento da Marinha disse que se encontravam apenas uns poucos papéis sem importância naquele arquivo. Se isso for verdade, a ansiedade do capitão-tenente ante a descoberta é difícil de entender-se.

É possível que documentos do arquivo da Casa Branca que teriam sido de vital importância para a investigação sobre Pearl Harbor fossem guardados em segurança numa caixa de documentos, e que papéis do Departamento da Marinha estivessem arquivados na Casa Branca, de julho de 1943 a abril de 1947.

O projeto do senador Thomas

Em 31 de março de 1945, li no *New York Herald* uma nota de cinco linhas que indicava haver sido um projeto de lei apresentado ao Senado, a fim de impedir a liberação de qualquer assunto codificado, exceto pela autorização do chefe de um departamento ou do Presidente. Escrevi neste dia para o Sr. Rugg, meu conselheiro chefe, e pedi que ele investigasse. Ele necessitou de vários dias para obter uma cópia do projeto de lei e notificar ao senador Ferguson** que sua aprovação fecharia a porta para qualquer investigação sobre Pearl Harbor.

Estava em Washington em 12 de abril quando recebi uma comunicação de Rugg, que se encontrava em Boston, que dizia haver o anteprojeto sido introduzido pelo chefe do comitê de Assuntos Militares do Senado, senador Elmer Thomas, de Utah, em 30 de março de 1945, relatado em 31 de março e passado pelo Senado em 5 de abril.

Quando o senador Ferguson retornou de uma viagem ao Caribe, encontrou a aprovação pelo Senado como um fato consumado. Fiquei desesperado porque se na Câ-

* N.T.: – Então o Sr. Harry Truman.
** N.T.: – Do Partido Republicano.

mara (House of Representatives) passasse o anteprojeto, todas as liberações sobre Pearl Harbor estariam terminadas.

Então entreguei todos os fatos sobre o anteprojeto ao *Washington Post*, junto com minha opinião sobre os efeitos que trariam essa lei. Também telefonei a vários membros da Câmara.

Na manhã seguinte, o *Post* e o *Times Herald* deram ao assunto tal publicidade que, ao ser o anteprojeto apresentado ao Comitê da Câmara, as discussões foram atrasadas o suficiente para que fosse feita uma investigação mais profunda. Quando a pressão administrativa aumentou, alguns meses mais tarde, o anteprojeto foi levado ao plenário para votação e derrotado por apenas um voto.

Tivesse o anteprojeto sido transformado em lei, esses meus registros e o recente livro do Almirante Theobald nunca teriam sido escritos. Não houvesse eu lido o obscuro parágrafo no *Herald Tribune*, a Câmara teria passado o anteprojeto do mesmo modo que o Senado.

Esse anteprojeto e a incomum rapidez com que ele passou pelo Senado são outras indicações da determinação do governo para coibir todo o conhecimento de Washington sobre Pearl Harbor.

Comunicações importantes

No tempo em que servi no Departamento da Marinha, havia um sistema de controle que determinava que o acesso a qualquer mensagem secreta ou comunicação importante só era autorizado mediante assinatura de recibo pelo interessado. Instituí tal sistema no meu estado-maior no Havaí. Os registros da Comissão Hewitt mostram que os recibos ainda se encontravam nos arquivos daquele estado-maior, em 1945. Tal sistema é essencial para assegurar a liberação das comunicações e proteger o pessoal do setor responsável pela tramitação e liberação para os oficiais cujos serviços necessitam lidar com tais documentos. Todavia, as várias investigações não conseguiram encontrar recibos assinados por oficiais em serviço no Departamento da Marinha.

Muitas vezes, oficiais que haviam ocupado a responsabilidade de altos postos no Departamento da Marinha nos dias anteriores a Pearl Harbor, quando confrontados com uma mensagem secreta, respondiam que não tinham lembrança de tê-las visto. Um exemplo dentre muitos é aquele do Almirante Richmond Kelly Turner, que era encarregado dos planos de guerra da Marinha e responsável perante o comandante de Operações Navais pela preparação de ordens, tais como a assim chamada mensagem "de alerta de guerra" de 27 de novembro de 1941. O Almirante Turner testemunhou não lembrar de haver visto as mensagens japonesas sobre o posicionamento dos navios da esquadra no porto, mensagens que passaram a ser conhecidas como "*bomb plotmessage*"*. Outras testemunhas afirmaram que a mensagem foi discutida entre o pessoal de comunicações dos Departamentos da Guerra e da Marinha.

Eis uma mensagem que demandava uma ação positiva pelo chefe dos planos de guerra da Marinha, porém o Almirante Turner, em seu testemunho, afirmou que não sabia da mensagem e não tinha responsabilidade sobre ela. Acrescentou que era trabalho da inteligência da Marinha fornecer essas informações ao comando naval do Havaí.

A "*bomb plotmessage*" foi distribuída em 9 de outubro de 1941 para o Presidente; o secretário da Marinha; o Almirante Stark, comandante de Operações Navais; o Almirante Turner, diretor dos planos de guerra; e o diretor da Inteligência da Marinha.

* N.T.: – Conspiração bomba.

Três incidentes: um sumário

Houve três episódios que mostraram a existência e tornaram possível a publicação de mensagens japonesas interceptadas, que claramente revelavam as intenções nipônicas de atacar a esquadra em Pearl Harbor. Não houvesse ocorrido qualquer desses incidentes, as investigações de Pearl Harbor teriam sido conduzidas sem o benefício das informações contidas nesses despachos e estariam enterradas nas salas dos arquivos secretos em Washington.

O primeiro desses fatos foi a visita do CMG Laurance F. Safford ao meu escritório em Nova York, quando ele me revelou a existência da interceptação das mensagens japonesas e deu-me um sumário verbal dos seus conteúdos.

O segundo foi a circunstância, puramente fortuita, de que o Almirante King era o secretário da Marinha em exercício no dia do verão de 1944, quando minha solicitação para examinar os arquivos foi apresentada e ele prontamente autorizou essa inspeção.

A terceira foi a de que, por puro acaso, encontrei as cinco linhas escondidas numa página interna do *New York Herald Tribune*, em 31 de março de 1945, que noticiavam a introdução do anteprojeto no Senado para proibir a publicação de qualquer matéria que estivesse em código, exceto com a permissão do Presidente ou de um chefe de departamento. Como eu já disse, o anteprojeto passou no Senado, porém foi derrotado na Câmara, quando Charles B. Rugg, meu conselheiro (advogado) chefe, convenceu seus membros do verdadeiro propósito do documento. Houvesse ele sido aprovado, nenhuma das mensagens japonesas interceptadas tornar-se-ia pública.

Estou convencido de que a mão que guia e determina o destino de cada um e de todos entendeu que a responsabilidade por Pearl Harbor deveria ser colocada onde por direito ela pertence.

CMG Safford e Almirante Pye

Em fevereiro de 1944, o CMG Laurance F. Safford procurou-me no meu escritório em Nova York. Durante três horas de conversação, disse-me que no último outono ele julgava que cedo eu seria levado a julgamento em corte marcial e que ele seria chamado na qualidade de testemunha. Por essa razão procedeu à coleta de elementos que seriam de seu conhecimento como chefe da área de códigos e cifras das comunicações navais. Foi então que descobriu que as informações mais vitais contidas nas mensagens japonesas decifradas nunca tinham sido a mim remetidas.

Ao entender toda a extensão das informações vitais que me foram negadas, seu senso de justiça fez com que me procurasse. Então relatou-me verbalmente a essência das informações disponíveis no Departamento da Marinha, nas semanas que antecederam Pearl Harbor, e que nunca foram a mim transmitidas.

Mesmo sabedor do contido na Roberts Comission, publicado em janeiro de 1942, e os assentamentos de seu procedimento, uma cópia abreviada foi-me enviada em dezembro de 1943. O Departamento da Marinha possuía informações guardadas secretamente, que me foram negadas. Fiquei indignado com as revelações de Safford.

No início de dezembro de 1941, mesmo pensando que as informações retidas estavam sendo remetidas a mim, Safford tornou-se tão preocupado com a situação que seriamente pensou enviar-me um alerta pessoal, que teria prejudicado sua carreira.

O Vice-Almirante William S. Pye era o segundo em comando na Esquadra do Pacífico, quando eu era o comandante-em-chefe. Conhecia Pye desde os tempos da Academia Naval. Servimos juntos muitas vezes.

Quando falei a Pye sobre as informações disponíveis no Departamento da Ma-

rinha que haviam sido sonegadas à Esquadra do Pacífico, ele escutou atentamente, porém não fez qualquer comentário.

Quando Pye terminou seu testemunho perante a Corte Naval de Inquérito, veio ao meu escritório, onde lhe dei uma cópia da investigação Hart que continha o testemunho de Safford.

Pye possui um temperamento calmo, porém, quando leu, ficou nervoso e exclamou: "Está aqui, está aqui!" Eu disse: "O que você está querendo dizer?" Ele respondeu: "Porque aqui está o que você me disse em abril passado. Pensei que você estivesse maluco. Acreditei que essas coisas haviam influenciado você de tal modo que o tornaram biruta."

Essas informações recebidas nos Departamentos da Guerra e da Marinha em Washington durante um período de meses e omitidas dos comandantes de nossas forças armadas no Havaí eram tão inacreditáveis a Pye que ele simplesmente não pôde acreditar. Ali estava um homem que eu conhecera durante toda minha vida de adulto e que concluiu que eu estava maluco quando lhe relatei sobre as evidências que havia descoberto. Que chance eu teria para convencer o público desse fato extraordinário, senão por evidências incontestáveis?

Por que a esquadra permaneceu indefinidamente no mar

Durante as diferentes investigações e, particularmente, durante aquelas no Congresso, houve muitos comentários sobre o porquê de eu não ter mantido a esquadra no mar por um período indefinido, depois de haver recebido o despacho de 27 de novembro. Esses comentários ignoravam o rígido limite imposto às operações da esquadra pelo número de navios petroleiros e as facilidades de abastecer os navios no porto. Estava fora de questão reabastecer todos os navios no mar, com apenas os quatro petroleiros disponíveis para esse propósito. Com as facilidades do porto em Pearl Harbor para reabastecer a esquadra, eram necessárias 96 horas. Para imobilizar a esquadra, ou uma parte considerável dela, por quatro ou mesmo dois dias era um risco que não poderia ser aceito. A esquadra não foi mantida no mar durante os prévios dias de tensão, e o Departamento de Marinha sabia que ela não estava no mar nessa ocasião. A Esquadra do Pacífico não tinha outro local para reabastecer exceto Pearl Harbor. Nossa Esquadra da Ásia possuía vários locais na Inglaterra* e nas Índias Orientais Holandesas.

Houvesse recebido informação que indicasse um ataque japonês à esquadra em um certo período de tempo, teria disposto a esquadra como descrito em outra sessão desta narrativa.

Uma estranha testemunha

O Almirante Turner afirmou, ao testemunhar perante o comitê do Congresso, que não foi ordenado à Esquadra do Pacífico permitir ao Japão cometer o primeiro ato de guerra. Em outra parte do seu testemunho ele estabeleceu:

"A decisão de quando e onde considerar que os japoneses haviam cometido um ataque ou se estavam prestes a cometê-lo era providência do comandante-em-chefe, e nós deveríamos evitar qualquer detalhe... e se eles houvessem posicionado uma força-tarefa a 500 milhas do Havaí, nessas circunstâncias, teriam assegurado um ato de guerra."

As palavras usadas nas ordens não deixavam dúvidas de que fora requerido à Esquadra do Pacífico permitir ao Japão cometer o primeiro ato de guerra.

* N.T.: – Cingapura, Hong Kong.

O testemunho de Turner é a primeira e única sugestão indireta que tive de provavelmente ocorrer alguma coisa de que o contrário era o caso.

A declaração de que uma força-tarefa japonesa a 500 milhas do Havaí teria sido um ato de guerra estava completamente em contradição com a interpretação dada por mim e os oficiais competentes que me assessoravam sobre as ordens recebidas. Eu tinha ordens estritas para não atacar submarinos nas áreas de operação além do limite das três milhas. Em 28 de novembro de 1941, descumpri essas ordens ao determinar à esquadra para bombardear submarinos desconhecidos em todas as áreas de operação. Ao mesmo tempo, comuniquei ao comandante de Operações Navais esta decisão.

Se o Departamento da Marinha tencionava que a Esquadra do Pacífico atacasse qualquer força-tarefa japonesa a 500 milhas do Havaí, o que o impediu de informar tal desejo ao comandante da Esquadra?

Depoimentos tais como esse acima descrito expressaram pela primeira vez, após o trágico evento que atingiu Pearl Harbor, a confirmação da falha em não haver sido a Esquadra do Pacífico alertada para a crise planejada.

Dentro desse escopo, as instruções transmitidas em carta pelo Almirante Stark, datada de 23 de setembro, nunca foram alteradas. Essas instruções foram:

"Em resposta às questões (a), suas ordens para as escoltas são apropriadas na presente situação. Elas estão, ainda, de acordo com o artigo 723 do Regulamento da Marinha; nenhuma ordem deve ser dada, no momento, para atirar, além daquelas previstas nesse artigo. Acredito que exista pouca possibilidade de corsário alemão ou italiano atacar navios da Marinha, porém pode acontecer esse tipo de incidente no Pacífico, à semelhança do ocorrido no Atlântico, mas, nesse caso, o Presidente dará as ordens para ação no Pacífico similares àquelas agora existentes para o Atlântico; porém isso é algo para o futuro."

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<HISTÓRIA> / História dos Estados Unidos; Segunda Guerra Mundial; História do Japão; Stimson; Creighton, John, Hart; Grenfell, Russell; Churchill, Winston; Stark; Safford, Laurence; Lavender, Robert; McNarney; Edward; Turner, Richmond; Rugg, Charles; Pye, William; Comissão Roberts, Thomas, Elmes; King;

TEATRO NO MUSEU

AMÉLIA E ATALIBA – O BRASIL NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

No ano de 1944, uma festa é desmarcada por causa da partida inesperada de navios da Marinha para proteção a um comboio de navios mercantes. Diante do imprevisto, as famílias dos oficiais se reunem – com o público – para um bae-papo informal. Amélia, esposa do Tenente Ataliba, embarcado no Contratorpedeiro *Bauru*, então, comenta sobre sua vida, suas esperanças e medos.

Enquanto conta sua história, fala sobre as mudanças ocorridas no Brasil por causa da guerra, os motivos que levaram à participação do Brasil e episódios dos navios brasileiros afundados pelos alemães. Permeado com referências de época, o espetáculo mostra hábitos e costumes de um tempo em que se tomava chá ou ponche em vez daquele "refrigerante preto" (Coca-Cola), as luvas e chapéus eram obrigatórios, e se escutavam a Rádio Nacional e Cole Porter. Preocupada com o trabalho do marido, Amélia relembra as explicações que ele lhe dava sobre como eram feitos os comboios, a compra dos modernos contratorpedeiros, os cuidados em tempo de guerra, a ação conjunta das Marinhas do Brasil e dos Estados Unidos e o legado proporcionado por essa parceria.

A peça, com texto e direção de Dulce Bressane, figurinos de Lícia Lacerda e produção de Sulamita Carvalho, está em cartaz no Museu Naval, com a atriz Aline Sampin.

Agendamento para grupos: 2104-5506 Ramal 208 (Aline) ou 2104-6721 (Comandante Menegassi).

SUBMARINOS, A CLAVA FORTE

... diga o verde louro desta flâmula
"Paz no futuro e glória no passado".
Mas, se ergues da justiça a clava forte ...[1]

ARLINDO VIANNA FILHO[2]
Almirante-de-Esquadra

SUMÁRIO

Introdução: Visão profunda
Os submarinos na estratégia naval
Na Grande Guerra, um guerrilheiro dos mares
Na Segunda Guerra Mundial, ameaça aterrorizante
Submarinos nucleares no conflito pelas Malvinas
Perspectiva submarina
Cenários prospectivos
Conclusões: Reconstruindo o futuro

INTRODUÇÃO: VISÃO PROFUNDA

Fulton[3], que vislumbrara na Revolução Francesa a consagração da democracia, emigrou, em 1797, para a França e ofereceu seu invento, o *Nautilus*, capaz de destruir a Royal Navy, que bloqueava o litoral francês. Somente três anos depois, com algum descrédito, o Primeiro Conselho da República Francesa financiou, par-

1 Belos versos de Joaquim Osório Duque Estrada, na letra do Hino Nacional Brasileiro. Síntese dos sentimentos nacionais de orgulho do passado histórico, confiança no futuro, afirmativas patrióticas e anseios de paz com justiça e honra.

2 O autor é submarinista. Doutor em Política e Estratégia Marítimas pela Escola de Guerra Naval (Distinção).

3 Robert Fulton (1785-1815), engenheiro e inventor norte-americano.

cialmente, o desenvolvimento do submarino de Fulton. A construção do protótipo levou cinco meses.

As primeiras demonstrações da capacidade do *Nautilus* de navegar submerso foram realizadas no Sena. Em relatos posteriores, Fulton afirmou que, em setembro de 1800, teria levado a efeito duas aproximações, com seu invento submerso, a navios ingleses, para provar que seria possível atacá-los.

Napoleão Bonaparte, estrategista terrestre e com propósitos políticos de promover uma união continental européia, negociava, então, com os britânicos acordo que a História denominou "Paz de Amiens". Para favorecer as circunstâncias, Bonaparte não engajou a França no desenvolvimento do meio naval que poderia desafiar o domínio inglês dos mares.

Submarinos poderiam ter afundado navios ingleses, diminuindo sensivelmente o poder da Royal Navy que, em 1805, derrotou, em confronto decisivo, as forças navais franco-espanholas em Trafalgar?

Mais tarde, demasiadamente mais tarde para influírem em Trafalgar, os franceses incluiriam os submarinos entre os elementos da Estratégia Naval conhecida por *jeune école*[4], resposta à evolução político-estratégica regional.

Decepcionado com a rejeição de Napoleão, Fulton, compromissado com seu ideal de desenvolver um navio capaz de operar sob as águas e, possivelmente, "incentivado por oferta financeira sigilosa" dos britânicos, apresentou seu projeto na Grã-Bretanha.

Londres, 1804. Gabinete de Henry Addington. Comissão Parlamentar de análise e avaliação do desenvolvimento, para a Royal Navy, de submarino proposto por Robert Fulton. Intervenção do First Sea Lord:

LORD ST VINCENT. – "Pitt was the greatest fool that ever existed to encourage a mode of warfare, which those who command the seas did not want and which, if successful, would deprive them of it."[5]

O "engenho naval mecânico" de Fulton, de potencial promissor, com soluções criativas e inovadoras, foi rejeitado pelos ingleses.

Fulton não desistiu. Voltou aos Estados Unidos da América e dedicou-se ao desenvolvimento de novo sistema de propulsão naval, deficiência tecnológica de seu invento. Quando morreu, em 1815, já navegara a vapor no Rio Mississipi e construíra o primeiro navio com propulsão a máquina de vapor para a U.S. Navy, o *Fulton*.

"Era o ano de 1866". Júlio Verne, com o "*Nautilus, mobilis in mobile*" sob o Comandante Nemo, excita, por "*20 mil léguas submarinas*", a imaginação humana em uma aventura instigante a bordo de "um estranho ser", que espantava e alarmava o mundo. "Seria um campeão dos povos oprimidos?"[6]

Em todos os tempos, desde então, na ficção e na realidade, o estranho navegador das três dimensões dos oceanos, esqualo de aço que mergulha e se move em silêncio nas profundezas do "espaço inte-

4 Os estrategistas da "*jeune école*" argúem que os submarinos, complementados por aeronaves e navios rápidos, são as armas primordiais da guerra naval contemporânea. Somente lanchas de patrulha rápidas, contratorpedeiros de alta velocidade, aeronaves e submarinos são essenciais. A "*jeune école*" foi enunciada pelo Almirante francês Aube. Atualmente, é denominada, nos EUA, de "*Anti-access Strategy*", negação do acesso marítimo pelo país alvo de intervenção ou bloqueio.

5 "Pitt (William Pitt, o Moço. 1759-1806) foi o maior ingênuo que já existiu por encorajar um modo de guerra que aqueles que têm o comando dos mares não necessitam e que, se bem-sucedido, os despojariam dele." (T. A). Pitt, que renunciara em 1801 ao cargo de primeiro-ministro, foi substituído por Henry Addington.

6 O Professor Aronnax, personagem de Júlio Verne, ao contemplar, a bordo do *Nautilus*, galeria de "retratos de grandes defensores da liberdade e da democracia, de todas nacionalidades", ensaiou, na versão de Paulo Mendes Campos, uma relação entre duas almas heróicas, como as de Lincoln e a do Capitão Nemo: a de "campeões dos povos oprimidos".

rior", tripulado por autênticos **Homens do Mar**, marinheiros até debaixo d'água, tem fascinado o espírito humano.

OS SUBMARINOS NA ESTRATÉGIA NAVAL

Com "talento e saber", desde logo, os estrategistas navais perceberam, com lógica de profundidade profissional, as possibilidades e potencialidades de um navio capaz de navegar submerso. Jamais desistiram de incentivar, promover e instar a tecnologia a fazer do submarino o navio completo.

Nos últimos anos do século XIX e no início do século XX, a evolução tecnológica possibilitou a inclusão dos submarinos entre os elementos do Poder Naval, alterando o conceito de Domínio do Mar, colocando as linhas de comunicações oceânicas e as forças navais de superfície sob permanente ameaça. Paralelamente, entreabriu-se a perspectiva de se romper a fronteira líquida que encerra o maravilhoso e promissor "mundo silencioso".

Os estrategistas jamais desistiram de incentivar, promover e instar a tecnologia a fazer do submarino o navio completo

É fato histórico que, para atender a diferentes motivações e conceitos estratégicos navais, as Marinhas de nações com evidentes interesses marítimos passaram a investir no desenvolvimento do submarino.

A U.S. Navy, em abril de 1900, incorporou o *Holland* e deu partida à constituição de uma força de submarinos. Capacitava-se a ultrapassar a supremacia naval britânica, hipótese de guerra dos EUA, que perdurou por décadas após a independência norte-americana.

Após a derrota em Trafalgar e as conseqüentes evoluções políticas regionais e internas, os estrategistas navais franceses, com racionalidade, competência e perseverança, incluíram os submarinos como elementos navais essenciais para a defesa do litoral e de seus portos. Incentivaram desenvolvimentos tecnológicos e investiram em construções de submarinos.

Assim a França, com visão estratégica e em esforço industrial significativo, lançara, em 1903, mais submarinos que todas as demais Marinhas em conjunto.

Por seu lado, o inglês Almirante Percy Scott, em 1914, causou surpresa e provocou conjecturas e comentários de analistas militares ao afirmar, com convicção profissional, em declaração publicada no *Times* e reproduzida na imprensa mundial, que "reconhecia a ameaça de ser possível, um dia, a superioridade do submersível sobre o encouraçado".

Anos antes, em 1908, o Almirante Scott havia sugerido aos uruguaios que, "com uma flotilha de submersíveis corajosamente comandados, se encarregaria de tornar inacessível a bela Baía de Montevidéu à aproximação dos melhores couraçados dos dois poderosos vizinhos".

Em ambas afirmativas, o ilustre estrategista inglês não estava sendo original e, nem mesmo, completo.

É que antes, em 1901, o Tenente Felinto Perry[7], o "bravo Perry" da Marinha do Brasil, nas primeiras páginas da imprensa brasileira, clarividente enunciava: "O mundo marítimo contemporâneo assiste, neste

7 Felinto Perry, oficial da Marinha do Brasil, fiscalizou a construção dos primeiros submarinos para o Brasil, na Itália, e foi o primeiro comandante da Flotilha de Submersíveis, hoje Força de Submarinos.

começo de século, com a consagração do submarino como arma de guerra, aos primeiros sintomas de uma profunda transformação dos meios e processos da guerra naval".

Reconhecia que "ainda o submarino, é certo, não atingiu a perfeição desejada para navegação nos fundos dos mares", mas concluía que, "dentro da esfera das necessidades da guerra naval, ele (o submarino) se tornou um instrumento cada vez mais aperfeiçoável e, por conseguinte, poderoso agente da paz".

A imprensa brasileira, que conhecia e respeitava o denodado Perry, passou a apoiar as concepções do militar culto e fluente que, com destemor e profissionalismo, propugnava por uma flotilha de submersíveis para desestimular antagonismos e manter a soberania de nossa Nação.

É dos jornais da época:[8]

"Poderoso agente da paz. É exatamente sob este aspecto que encaramos a necessidade e a urgência de adquirirmos estas armas de paz."

O Tenente Perry reconhecia a existência de problemas que a tecnologia deveria resolver; mas em momento algum duvidou da capacidade humana em solucioná-los. Foi além: estava convicto do protagonismo futuro dos submarinos na vitória dos conflitos navais, na obtenção e manutenção da paz e em dissuadir intenções hostis e ameaças de uso de força naval contra direitos soberanos, fazendo os riscos com ações navais coercitivas torná-las de relação custo-benefício indesejável.

São suas palavras: "Todos os ramos do saber humano desenvolvem-se com tão grande rapidez que não devemos estranhar se cada ano decorrido for um passo maior para a solução completa do problema da navegação submarina. O espírito humano, já agora, não descansará nesta senda".

Com notável lucidez de visão prospectiva, Perry aconselhava: "Urge, pois, que não distanciemos; que, na posse dos segredos experimentados da nova arma, concorramos para cada vez mais afastar de nós o espectro da guerra".

Os contraditórios sobre dotar a Marinha do Brasil de submersíveis nunca chegaram a discordâncias político-diplomáticas e nunca tiveram profundidade estratégica. Céticos diziam ser os submarinos armas de sonhadores, como se acalentar sonhos e perseguir ideais de paz com honra não predestinassem a grandes ações, a grandes realizações. Derrotistas avaliavam que a nossa gente não estava e não estaria jamais em condições de manobrar com aparelhos e navios tão sofisticados. Não conheciam bem os brasileiros, "brava gente"!

Brasileiros, Jacinto Gomes e Mello Marques construíram modelos navais de submarinos, testados com êxito no início do século XX. O Almirante Emílio Hess, engenheiro naval brasileiro, nos mesmos anos, não só desenvolveu projeto completo de um submersível como analisou o valor bélico do submarino, segundo suas conclusões "sempre o senhor absoluto do momento oportuno para o ataque". Emílio Hess, em artigo publicado na *Revista Marítima Brasileira*, 1º semestre de 1885, esclarecia sua proposição:

"Foi esse o novo tipo de navio de guerra que procurei conseguir para a **defesa** do Brasil e, certamente, as condições especiais do nosso país o tornam desejável na Marinha Nacional. Quer se encare o problema da defesa do Brasil contra uma agressão vinda do mar, sob o exclusivo ponto

8 No Jornal do Commércio, artigo assinado por Pangloss, que, em 1901, acorreu, por diversas ocasiões, em apoio às idéias de Felinto Perry.

de vista militar, ou sob a feição especial da política internacional, ou sob o aspecto econômico-financeiro, dificilmente se atina com melhor solução que aquela que tiver por base a organização de flotilhas de submersíveis, dispostas ao longo da costa, com pequenas bases de operação independentes e setores de ação previamente determinados."

O Almirante Júlio César de Noronha, ministro da Marinha, incluiu três submarinos no Programa de Construção Naval de 1904. Este Programa Naval foi apresentado, com brilhantismo e força de argumentos, à Câmara de Deputados pelo Dr. Laurindo Pitta. Do orçamento da República constaram os recursos financeiros para a construção dessas unidades, em esforços tecnológico e industrial que resultariam em significativos desenvolvimentos autóctones setoriais e estratégicos navais.

É fato, porém, que os recursos previstos não foram disponibilizados. Mesmo assim, jamais se desistiu.

Quatorze anos depois que a Marinha norte-americana incorporou o *Holland* e três anos após a Marinha peruana ter constituído (a 19 de agosto de 1911) sua Flotilha de Submersíveis, a Marinha do Brasil, na histórica data de **17 de julho de 1914**, criou sua **Flotilha de Submersíveis**, com a incorporação de três unidades (os F-1, F-3 e F-5)[9] construídas por encomenda em estaleiro italiano.

Tornavam-se realidades, materiais e dinâmicas, as razões preclaras dos estrategistas navais brasileiros e navegava-se nos rumos de desenvolvimentos tecnológico e operacional que, segura, denodada e profissionalmente, têm passado por contínuo processo de aprimoramento de táticas e procedimentos de operações de submarinos, de capacitações em manter, atualizar e, finalmente, de projetar e construir submarinos no Brasil.

NA GRANDE GUERRA, UM GUERRILHEIRO NOS MARES

Os primeiros anos do século XX presenciaram agravamento crescente de tensões entre o Reino Unido e a Alemanha.

O *kaiser* Friedrich Wilhelm Viktor Albert, já em 1888, iniciara um programa de construção naval para dispor de uma Esquadra que fosse maior e mais forte que a Royal Navy. Deu partida, com efeito, a uma corrida armamentista naval.

Os encouraçados classe *Dreadnought* foram a primeira e convincente demonstração britânica da disposição de manter a supremacia nos mares. A contra-resposta da Alemanha foi a construção de navios também encouraçados, de grande poder combatente, dotados de artilharia aperfeiçoada, de maior alcance e melhor precisão.

Sob o ponto de vista estratégico, sendo o bloqueio naval concepção tradicional e muito empregada pelos britânicos, os alemães consideraram, dentre as possibilidades do inimigo, o bloqueio de seus portos. Dimensionaram sua força naval e planejaram ações para enfrentar tal eventualidade.

A Marinha Imperial germânica foi, porém, confrontada com ação maior que um bloqueio de portos. A Royal Navy bloqueou todo o Mar do Norte. Confiava que obteria a vitória em batalha decisiva contra a esquadra alemã.

Mas o Almirante Alfred Von Tirpitz tinha outros planos. Em avaliação estratégi-

9 Como base segura e cheia de simbolismo, o aço dos cascos dos submersíveis F-1, F-3 e F-5, após anos de atividade pioneira, foram utilizados na construção da ponte que liga a Ilha de Villegagnon, Escola Naval, ao continente.

ca naval, concluiu que a Inglaterra, por sua condição insular, dependia, para sua sobrevivência econômica, das linhas de comunicações marítimas, que a supriam do comércio internacional. Interromper seu tráfego marítimo poderia derrotá-la.

Para negar o uso do mar aos britânicos, Tirpitz dispunha de apenas 20 submarinos[10]. Seguramente eram armas de guerra com a mais atual tecnologia então existente: propulsão diesel na superfície e baterias chumbo-ácidas para navegação em imersão, o melhor sistema disponível e que assegurava um raio de ação de mais de 5 mil milhas marítimas.

Planejou aplicá-los no Mar do Norte, evitando uma batalha entre navios de superfície, que lhe seria desvantajosa em face da comparação dos poderes combatentes.

Os submarinos, ocultando-se sob as águas, escolheriam o momento de atacar e destruiriam navios de guerra e navios mercantes, rompendo o bloqueio e sufocando a Inglaterra pela interrupção do fluxo marítimo que lhe era imprescindível.

No crepúsculo matutino do dia 22 de setembro de 1914, o jovem Tenente Otto Weddigen, no comando do *U-9*, avista três navios ingleses no litoral da Bélgica. Certamente com espírito e mente agitados e com domínio dos procedimentos operativos, determina imersão e aproxima-se dos alvos para o ataque. Às 6h20 lança o primeiro torpedo. Uma explosão afunda o Cruzador *Aboukir*. Trinta e cinco minutos depois, dois torpedos atingem o Cruzador *Cressy*. Outros dois torpedos acertam o Cruzador *Hogue*.

Em curto intervalo, menos de uma hora, um pequeno navio com capacidade de imergir e navegar submerso, com menos de 300 toneladas de deslocamento, comandado por um jovem oficial, pôs a pique três poderosos cruzadores, num total de mais de 36.000 toneladas de deslocamento, levando com eles mais de 1.400 marinheiros britânicos.

A estratégia naval germânica, confiando nos êxitos de uma campanha submarina, declara as águas em torno das Ilhas Britânicas como "Zona de Guerra".

As perdas de navios mercantes ingleses aumentavam. Em alguns meses, as destruições de parte da Esquadra e da frota mercante britânicas poderiam levar o Reino Unido à derrota.

Em abril de 1915, a Embaixada alemã em Washington publicou nos jornais norte-americanos, nas mesmas páginas que anunciavam o programa da viagem do *Lusitania* para a Grã-Bretanha, um aviso em tom ameaçador:

"NOTICE! Travelers intending to embark on the Atlantic Voyage are reminded that a state of war exists between Germany and her allies and Great Britain and her allies; that the zone of war includes the waters adjacent to the British Isles; that, in accordance with, formal notice given by the Imperial German Government, vessels flying the flag of Great Britain, or any of her allies, are liable to destruction in those waters and that travelers sailing in the war zone on ships of Great Britain or her allies do so at their own risk.

Imperial German Embassy. Washington, D.C., April 22, 1915."[11]

---

10 Conhecidos por *U-boats*, de *Unterseeboot*.

11 N.A.: AVISO! Viajantes que pretendem embarcar em viagem atlântica são advertidos que um estado de guerra existe entre a Alemanha e seus aliados e Grã-Bretanha e seus aliados; que a zona de guerra inclui as águas adjacentes às Ilhas Britânicas; que, em conseqüência disso e de acordo com aviso formal dado pelo Governo da Alemanha Imperial, navios ostentando a bandeira da Grã-Bretanha, ou de qualquer de seus aliados, estão sujeitos a serem destruídos em tais águas e que os passageiros navegando na zona de guerra o fazem sob seu próprio risco. Embaixada Imperial da Alemanha. Washington, D.C., 22 de abril de 1915.

Em 7 de setembro, no litoral da Irlanda, um torpedo, seguido de duas explosões, afunda o H.M.S. *Lusitania*, "*Queen of the seas*".[12]

Na Alemanha, o torpedeamento do *Lusitania* pelo *U-20*, sob o comando do Capitão-Tenente Walther Schwierger, repercutiu como uma vitória do poder naval germânico.

Na Grã-Bretanha, cartazes chamando ao recrutamento clamavam para que *"Take up the sword justice"* e contribua para *"avenge the Lusitania"*. *

Teriam os Estados Unidos da América declarado guerra à Alemanha se o *Lusitania* não tivesse sido posto a pique, levando 123 vítimas norte-americanas?

Fato é que a resposta do Presidente Woodrow Wilson não veio imediatamente. Tão-somente quando o *Gulflight*, navio-petroleiro norte-americano, foi atingido por ataque de submarino, com perda de três tripulantes, os Estados Unidos da América aliaram-se definitiva e decisivamente aos ingleses.

Em visão histórica, somente mais de um século depois da Guerra da Independência, a aliança dos EUA com a Inglaterra na Primeira Grande Guerra Mundial firmou um pacto entre as duas nações, desde então sempre mantido na cena planetária.

Efetivamente, os *U-boats* alemães colocaram a Grã-Bretanha perto da derrota ao cortarem suas linhas de comunicações marítimas. A campanha submarina alemã somente foi detida com a entrada dos EUA na guerra. Novos procedimentos táticos, minas e cargas explosivas de profundidade, adoção do sistema de comboios e, em especial, uma desproporcional quantidade de navios anti-submarinos, construídos por uma indústria vigorosa, neutralizaram a ofensiva dos submarinos alemães.

Durante três anos, de 1914 a 1916, a Alemanha perdeu 46 submarinos. Em 1917, as perdas alemãs chegaram a 132 submarinos.

As perdas britânicas, de outro lado, chegaram a 2 mil navios mercantes, algo como 90 por cento dos navios sob registro britânico em 1914. Até o início de 1917, de cada quatro navios que demandavam as Ilhas Britânicas, um era afundado.

Vencedores e vencidos, agressores em potencial e nações ameaçadas em seus interesses têm investido em submarinos, incluindo-os em seus conceitos estratégicos, diferenciados por seus interesses políticos

A História Naval da Grande Guerra não deixou dúvidas sobre o potencial bélico dos submarinos, o novo **guerreiro de elite** dos mares. Desde então, vencedores e vencidos, agressores em potencial e nações ameaçadas em seus interesses têm investido em submarinos, incluindo-os em seus conceitos estratégicos, diferenciados por seus interesses políticos.

NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL, AMEAÇA ATERRORIZANTE

A Conferência de Desarmamento em Washington (1921-1922) e o Tratado resultante, por seus termos, deixaram claros antagonismos latentes. Os japoneses mal dis-

12 Navio em inglês (*ship*) é substantivo feminino, pelo "comportamento" que tem e pelas atenções que merece.

* N.R.: "Empunhe a espada da justiça. Vingue o *Lusitania*".

farçaram intenções de construir uma grande Esquadra para se contrapor à superioridade norte-americana no Pacífico. Italianos e franceses evidenciaram que o desenvolvimento de forças de submarinos era considerado alternativa eficaz para contrabalançar ameaças de esquadras nucleadas por encouraçados e cruzadores e interferir no tráfego mercante marítimo.

Os avanços tecnológicos constatados nos submarinos alemães feitos presas de guerra muito influenciaram, sem dúvida, os desenvolvimentos específicos da U.S. Navy e da Royal Navy. No final da Grande Guerra, os aliados fizeram 176 *U-boats* presas de guerra, que se constituíram em ótimo ponto de partida de processos de aprimoramento tecnológico dos submarinos ingleses e norte-americanos.

Quando, em setembro de 1939, começou (ou recomeçou?) a guerra entre a Alemanha e a França e Inglaterra, a Marinha alemã tinha 57 submarinos. Destes, apenas 49 estavam em condições operacionais, tornando possível manter patrulha de guerra, continuamente, com cerca de seis unidades, apenas.

O Almirante Doenitz necessitava e clamava por, pelo menos, 101 submarinos para reduzir seriamente as capacidades marítima e naval dos inimigos, isto é, para afundar cerca de 700 mil toneladas por mês, impossibilitando reposição pela indústria naval dos oponentes e prejudicando decisivamente o tráfego de mercadorias essenciais ao esforço de guerra e à própria subsistência.

Durante os dois primeiros meses de guerra, os *U-boats* de Doenitz conseguiram pôr a pique, mensalmente, mais de 700.000 toneladas de navios ingleses.

Então, Churchill logrou construir "A Grande Aliança". Com a entrada dos EUA na guerra, em 1941, os submarinos alemães passaram a destruir tão-somente uma média de 170 mil toneladas por mês.

Durante os dois primeiros meses de guerra, os *U-boats* de Doenitz conseguiram pôr a pique, mensalmente, mais de 700.000 toneladas de navios ingleses

★ ★ ★

A partir de 1943, norte-americanos e ingleses passaram a construir mais navios do que os *U-boats* conseguiam destruir

A partir de 1943, norte-americanos e ingleses passaram a construir mais navios do que os *U-boats* conseguiam destruir. Porém, mesmo com a forte oposição anti-submarino, os *U-boats* continuavam, obstinadamente, a agir, mantendo-se como ameaça sempre presente (nem sempre vista, mas percebida por seus resultados) às linhas de comunicações marítimas de seus inimigos. Com a ampliação do teatro de operações marítimo, as baixas dos Aliados incluíam navios mercantes que transportavam para os EUA matérias-primas do norte do Brasil, borracha e bauxita em especial.

Os submarinos foram essenciais para os Aliados em outro teatro de operações. Em 7 de dezembro de 1941, quando a Marinha norte-americana foi duramente atingida em Pearl Harbour, a sua Força de Submarinos passou a ser a única força naval capaz de, prontamente, realizar operações ofensivas

contra o poder naval japonês. O "Serviço Silencioso", sob o comando do Almirante (USN) Chester William Nimitz, atuou contra as linhas de comunicações marítimas essenciais ao esforço de guerra do Japão, tendo posto a pique 55 por cento da tonelagem total de navios-transporte japoneses.

Com perspicácia, um chefe naval da Segunda Guerra Mundial referiu-se aos submarinos como os **vilões bastardos** que afundavam os seus navios; aos submarinos de seu partido, como **os galantes guerreiros** que punham a pique os navios inimigos.

É síntese histórica: em duas gerações, por duas vezes, os submarinos alemães estiveram muito perto de levar a Alemanha a uma grande vitória. Por duas vezes, faltaram-lhes condições. Porém justificaram, seguramente, a afirmativa de Sir Winston Leonard Spencer Churchill: "O único perigo que realmente me atemorizou durante a guerra foi a ameaça representada pelos submarinos inimigos. O ataque pelos submarinos era nosso maior sofrimento".

Os fatos ainda vivos da História recente são lições da arte da guerra e constatações duras dos argumentos da força no relacionamento internacional

SUBMARINOS NUCLEARES NO CONFLITO PELAS MALVINAS

No Atlântico Sul, em 1982, submarinos nucleares foram protagonistas do conflito naval que envolveu diretamente a Argentina e o Reino Unido. Evidenciou alianças e diferenças latentes de interesses. Também ressaltou o histórico e sempre elevado valor do Poder Naval na solução de conflitos.

Os fatos ainda vivos da História recente são lições da arte da guerra e constatações duras dos argumentos da força no relacionamento internacional.

O *Admiral* Sandy Woodward, em março de 1982, comandava um grupo-tarefa da Royal Navy em exercícios nas proximidades de Gibraltar. Tanto quanto possível, acompanhava a evolução da situação político-estratégica no Atlântico Sul, "onde a Argentina ameaçava realizar operação de desembarque para ocupar as Falklands".

Às 21h30 do dia 2 de abril, recebeu mensagem do comandante-em-chefe da Royal Navy: *"Argentina has invaded the Falklands Islands".**

Foi, de pronto, atribuído ao *Admiral* Woodward o comando da força-tarefa que deveria neutralizar a Esquadra argentina no alto-mar, sobreviver a duros ataques da Força Aérea argentina e desembarcar, a viva-força, fuzileiros navais para derrotar guarnição do Exército argentino que ocupava as Ilhas.

Rapidamente, o grupo-tarefa sob o comando do *Admiral* Woodward evoluiu de uma situação de exercícios para condições de "pronto para a guerra". Demais meios navais, submarinos, meios aeronavais, anfíbios e logísticos necessários para fazer frente à situação seriam concentrados em Ascensão, ilha sob controle britânico, no Atlântico Sul, aproximadamente no paralelo de Recife. Assim, dentre outras ações, no dia 5 de abril, os Navios-Aeródromos *Hermes* e *Invincible* partiram de Portsmouth, a mais de 8 mil milhas marítimas das Falklands, para incorporarem-se à força-tarefa em Ascensão.

Na elaboração do Plano de Campanha, desenvolvido segundo completo, testado e efi-

* N.R.: "A Argentina invadiu as Ilhas Falklands."

ciente Processo de Planejamento Militar Naval, dentre todos os fatores intervenientes avaliados, o *Admiral* Woodward admitiu como "possibilidades do inimigo", capazes de prejudicar seriamente sua missão, as ações de submarinos argentinos mesmo em águas próximas a Ascensão. Em suas próprias palavras: "Não se necessita um grande esforço de imaginação para se concluir que os argentinos poderiam facilmente posicionar um submarino na área de Ascensão com o propósito de terminar a guerra antes de seu efetivo início".

Com profissionalismo, o *Admiral* Woodward, sem informações precisas da localização e das condições operacionais dos submarinos argentinos, concluiu, acertadamente, que submarinos "*guppies*", como o *Santa Fé* e o *Santiago Del Estero*, da Armada Argentina, tinham características que os capacitavam a realizar ações a longa distância da base, em áreas oceânicas, como nas proximidades da Ilha de Ascensão, durante todo o trânsito da força-tarefa inglesa para o sul do Atlântico e no teatro de operações.

A história do conflito registra que o Submarino argentino *Santa Fé*, com severas restrições operacionais, deslocou-se heroicamente na superfície para prestar apoio logístico às tropas argentinas que ocupavam as Malvinas. A 24 de abril, sem possibilidade de efetiva reação, foi colocado definitivamente fora de ação em Grytviken.

Santiago Del Estero, o outro *guppy* da Armada Argentina, não tinha condições operacionais sequer para se fazer ao mar.

Assim, *Santa Fé* e *Santiago Del Estero*, à míngua de recursos financeiros e tecnológicos para adequada manutenção em face de sua idade, não tiveram oportunidade de, a favor da Argentina, como admitira possível o próprio *Admiral* Woodward, "terminar a guerra antes mesmo de seu efetivo início".

Os outros dois submarinos argentinos, o *San Luis* e o *Salta*, de projeto alemão, também de propulsão convencional diesel-elétrica como os *guppies*, por suas dimensões e demais características, eram indicados para ações mais próximas da base de apoio, em regiões de águas relativamente rasas, que lhes seriam favoráveis. Lógico, então, admitir que seriam empregados em zonas de patrulha contra a Força Naval nas proximidades de Port Stanley.

Efetivamente, há registros, embora ainda não muito completos, de que o grupo-tarefa inglês teria tido contato sonar com provável submarino a nordeste das Falklands, tendo realizado ataques sem êxito.

De outro lado, relato também naturalmente impreciso dá conta que o *San Luis* efetuou, no mesmo dia, aproximação sonar e atacou um navio de superfície de grande porte. Um único torpedo lançado não atingiu o alvo. Pode-se inferir que a distância de lançamento do torpedo fora acima do alcance eficaz, ou que o torpedo falhou por deficiência de preparo e manutenção, ou que medidas evasivas do alvo resultaram eficazes.

E quanto aos submarinos do partido vencedor?

A Royal Navy destacou três submarinos nucleares para o teatro de operações: o HMS *Conqueror* (da classe *Valiant*, com 4.000 toneladas de deslocamento submerso, sob o comando do *Commander* Christopher Wreford-Brown), o HMS *Spartan* (da classe *Swiftsure*, comandado pelo *Commander* Jim Taylor) e, da mesma classe, o HMS *Splendid* (sob o comando *do Commander* Roger Lane-Nott), todos submarinos de ataque com propulsão nuclear (*SSN*, na sigla inglesa).

A 28 de abril, as áreas marítimas em torno das Falklands foram divididas em quadrantes para operações dos submarinos. Ao SSN *Conqueror* foram atribuídas as áreas dos quadrantes sudoeste e sudeste.

O *Admiral* Woodward, em exame corrente da situação, concluiu que os grupos-

tarefa capitaneados, respectivamente, pelo Cruzador *Belgrano* e pelo Navio-Aeródromo *Vinte e Cinco de Maio*, poderiam, coordenadamente, provocar uma batalha decisiva que, pela comparação de poderes combatentes e situação tática, seria favorável às forças de superfície e aeronavais argentinas. Havia uma solução: cortar uma das garras da pinça com ações de submarinos. Um SSN, o *Conqueror*, estava em posição favorável e tinha condições de fazê-lo.

Logo no dia 2 de maio, o *Conqueror* obteve e passou a manter contato sonar com o Cruzador *Belgrano* e duas fragatas que o escoltavam. Este grupo-tarefa argentino mantinha-se fora dos limites da Zona de Exclusão promulgada pelos ingleses.

Uma mudança de rumo do *Belgrano* para nordeste teria justificado, pela ameaça que sugeriria, a ordem para o *Conqueror* "atacar o Grupo do *Belgrano*".

Às 18h57 do dia 2 de maio de 1982, o comandante do *Conqueror* concluiu a aproximação para posição de lançamento de torpedos contra o *Belgrano* e ordenou o disparo de salva de quatro torpedos[13]. Seguiram-se duas explosões. Em menos de uma hora, o Cruzador *Belgrano* foi a pique. Trezentos e vinte e um marinheiros argentinos tiveram o mar por sepultura; cerca de 900 se salvaram; todos, enquanto tinham voz e vida, na noite escura e águas frias, cantavam o Hino Nacional Argentino, demonstração emocionante de quanto as Malvinas estão presentes nos corações argentinos.

A Esquadra argentina teve ordem de regressar para os portos.

Um submarino nuclear, em ação isolada, fez a Esquadra argentina voltar para os portos. Decidiu o controle estratégico-naval do teatro de operações e, conseqüentemente, ditou a sorte do conflito.

O *Admiral* Woodward constatou que, desde então, não teve mais a ameaça de nenhum dos navios de guerra argentinos e concluiu: *"We had made the Argentinians send out their fleet and a single attack by a British SSN had then defeated it"*.*

PERSPECTIVA SUBMARINA

Os submarinos da Segunda Guerra Mundial, como os da Primeira, ainda navegavam à noite na superfície, carregando as baterias para ações em imersão durante o dia. Eventualmente, quando a situação tática possibilitava, atacavam alvos a tiros de canhões. Eram "submersíveis".

Passo a passo, com segurança, a tecnologia tem respondido aos estrategistas: dotou os submarinos de grande raio de ação e aperfeiçoou as baterias para aumentar a capacidade de navegar em imersão. O esnórquel veio possibilitar a carga de baterias em imersão, aumentando a discrição operacional.

Há que reconhecer que os submarinos das duas Guerras mundiais eram ruidosos, lentos e incapazes de permanecer submersos mais que algumas poucas horas. Seus torpedos eram de baixo desempenho e eficácia e seus sensores, primários. Mesmo na Segunda Guerra Mundial, os submarinos eram, ainda, submersíveis. Seus *modus operandi* os mantinham, a maior parte do tempo, na superfície, e, sempre que possível, atacavam na

13 O comandante do *Conqueror*, *Commander* Christofer Wreford-Brown, em encontro profissional, realizado em 1983, com o então Comandante Fernando Eduardo Studart Wiemer, submarinista da Marinha do Brasil e hoje almirante, confirmou o lançamento de quatro torpedos MK-8 contra o Cruzador *Belgrano*, com dois acertos.

* N.R.: "Nós fizemos com que a esquadra argentina fosse para o mar, e um simples ataque do submarino nuclear os derrotou".

superfície, com canhões e torpedos. A capacidade de imergir era reservada para operações vitais, para obter êxito com a surpresa do ataque ou para tornar possível afastar-se para posterior ataque. A velocidade em imersão era baixa e a permanência em ações submersas, limitada por severa curva de descarga das baterias do sistema de propulsão.

Desde sempre, os estrategistas procuram, racional e permanentemente, tirar proveito das capacidades intrínsecas do submarino, características que o fazem distinto: deslocar-se nas três dimensões dos oceanos, libertar-se da região de intercorrência do meio líquido com a atmosfera, obter máximo rendimento do hélice propulsor, possuir especial capacidade de detecção hidrosônica. Tais particularidades asseguram ao submarino as condições de uma "ameaça invisível e silenciosa", que pode surpreender seus alvos a qualquer instante.

Os submarinos constituem ameaça a todas as rotas de comunicações marítimas, em todos os oceanos, nas águas sobre controle do partido oposto, em áreas marítimas vitais. É deles a iniciativa. Mantêm tripulações de navios e forças de superfície em permanente estado de tensão. Impõem aos inimigos a necessidade de dispor de considerável gama de meios anti-submarinos. Navios-aeródromos, navios de reabastecimento logístico, navios-transporte, navios mercantes preciosos não podem contar somente com mobilidade e velocidade para defenderem-se ou se evadirem; necessitam forte escolta e, mesmo assim, correm risco de, a qualquer instante, receber golpe fatal de inimigo sagaz e invisível, que não se preocupa com as condições meteorológicas e que se reserva a vantagem de agir quando lhe aprouver, mantendo com ele a possibilidade de surpreender o adversário com a iniciativa das ações.

Não é distante da realidade chamar-se o submarino de **guerrilheiro dos mares**. Porém, um **guerrilheiro tecnológico**. Oculta-se no meio ambiente, detecta o inimigo, seleciona o melhor alvo e busca o momento favorável para o ataque forte e decisivo; aproveita a surpresa para fazer outros desgastes antes de se esquivar para eleger nova oportunidade.

Não são, ainda, os submarinos uma arma invencível. Mas, se desde Sir William Pitt, as nações que têm superioridade naval e dependem do uso dos mares preferem que as demais não os tenham, certamente é bom e tranqüilizador ter-se, em nossa Marinha, submarinos

A ameaça submarina, na guerra naval, é sempre presente. Os submarinos podem atacar, a qualquer momento, nas áreas e nas ocasiões que lhes forem mais favoráveis, mesmo e principalmente quando as condições meteorológicas e de propagação sonora no meio líquido forem adversas aos navios de superfície. Suas armas mais típicas, os torpedos, são "inteligentes" e, literalmente, perseguem implacavelmente os alvos até destruí-los.

Não são, ainda, os submarinos uma arma invencível. Mas, se desde Sir William Pitt, as nações que têm superioridade naval e dependem do uso dos mares preferem que as demais não os tenham, certamente é bom e tranqüilizador ter-se, em nossa Marinha, submarinos.

Que pretendem os submarinos? Que novas surpresas e novos sucessos podem alcançar aqueles que, por duas vezes, colocaram em colapso o tráfego marítimo mundial, quase decidindo a sorte das guerras com seus torpedos?

Este "**atirador de elite**" é, a seu modo, um elemento de dissuasão. Em Estratégia de Paz ou de Crises, os submarinos seguramente são reconhecidos como agentes significativos da vontade nacional, inibindo, pelos riscos que suas ações acarretam, agravamento de tensões, ameaças e uso de forças navais hostis. Fazem o risco com a guerra torná-la indesejável e favorecem circunstâncias de negociações políticas.

Conhecendo todas as possibilidades e potencialidades dos submarinos, os estrategistas navais, chamados permanentemente a manipular as dimensões do poder naval para evitar ou vencer conflitos, insistem, sempre e sem esmorecimento, na obtenção do melhor desenvolvimento da tecnologia aplicável aos submarinos.

A tecnologia tem respondido, continuamente, às exigências renovadas dos estrategistas.

Foi, é significativo, um estrategista naval, um submarinista, o Almirante (USN) Hyman G. Rickover[14] quem coordenou o projeto da U.S. Navy que resultou no primeiro "autêntico submarino", o SSN *Nautilus*.

A propulsão nuclear, por ser anaeróbica, libertou definitivamente os submarinos da superfície, fazendo-os exímios navegantes do "espaço interior" e precursores de uma das mais promissoras perspectivas do futuro, a perspectiva submarina, correspondente ao uso dos cinco sétimos do globo terrestre, os oceanos. Felinto Perry vaticinara: "Nunca engenho de destruição fez dar ao Homem mais largo passo para seus ideais de Civilização". É que na massa líquida, fronteira tão perto de nós quanto ainda desconhecida, estão promissoras soluções para o futuro da humanidade.

A dissuasão gerada por submarinos, em vocação peculiar, manteve o conflito entre as duas grandes potências nos campos político-diplomático, ideológico e econômico

★ ★ ★

Os submarinos são guerreiros tecnológicos em um ambiente no qual se dá, essencialmente, o confronto de tecnologias

Nas relações internacionais do século passado, denominadas "*Guerra Fria*", submarinos nucleares lançadores de mísseis estratégicos, em patrulha contínua nos oceanos, foram "**Sentinelas da Paz**", dissuadindo, pela certeza de ser possível uma resposta a qualquer ataque, soluções bélicas para o confronto bipolar. A dissuasão gerada por submarinos, em vocação peculiar, manteve o conflito entre as duas grandes potências nos campos político-diplomático, ideológico e econômico.

A tecnologia continua a aportar novos avanços para os submarinos. Cada vez são

14 O Almirante USN Hyman G. Rickover nasceu a 27 de janeiro de 1900, na Polônia, quando ainda província russa. Faleceu em 1986, tendo, como guarda-marinha, conhecido o primeiro submarino norte-americano, o *Holland*. Quando almirante, construiu o primeiro submarino com propulsão nuclear, o "autêntico" submarino.

mais velozes, mais silenciosos, capazes de mergulhar a grandes profundidades, dotados de sensores de longo alcance e aperfeiçoado poder discriminatório, armamentos mais precisos. Da análise de todos os desenvolvimentos tecnológicos e operacionais da guerra anti-submarinos e dos submarinos, pode-se concluir, sem tergiversar, que os submarinos abriram uma distância considerável entre suas capacidades e as das unidades anti-submarinos.

Os submarinos são **guerreiros tecnológicos** em um ambiente no qual se dá, essencialmente, o confronto de tecnologias.

CENÁRIOS PROSPECTIVOS

Os submarinos terão contribuições no futuro previsível do relacionamento internacional?

Para responder a tal indagação faz-se necessário enunciar cenários prospectivos globais e, particularmente, aqueles que envolvem interesses e posições soberanas brasileiras.

As sociedades nacionais estão condenadas a, continuamente, avaliar, dimensionar, preparar e aplicar poder para realizar seus interesses.

Estadistas e estrategistas têm que perceber a realidade planetária e, com domínio da racionalidade e de conhecimentos, ancorados em experiência vivida, com "talento e saber" realizar os anseios nacionais, manter a paz com dignidade, preservar a independência e resguardar a soberania, reconhecer e promover interesses comuns, dissuadir atitudes antagônicas e vencer conflitos dos cenários presentes ou prospectivos que vierem a ocorrer, que não puderem ser evitados.

Em visão abrangente, cenários prospectivos político-estratégicos do relacionamento internacional compreendem-se em três grandes grupos, pela natureza dos fenômenos sociais que encerram.

Um dos futuros possíveis seria o do fim do uso das diferentes formas de violência para a realização de objetivos nacionais. Corresponderia ao equilíbrio harmônico dos interesses das nações em processo de mútuo respeito. Neste cenário, as sociedades abdicariam de supremacias e não utilizariam choques e tensões, crises, violências, todo o espectro dos conflitos para impor posições políticas e estratégicas, religiosas, étnicas, econômicas e comerciais, enfim, seus interesses particulares. A era das guerras estaria terminada, as sociedades humanas atingiriam a perfeição no relacionamento recíproco. A violência, em suas diversas naturezas, estaria extinta.

É de se admitir, também, **cenário prospectivo** de características diversas, no qual Estados nacionais, em nome da paz, abram mão de seus interesses, abdiquem de suas fronteiras físicas e da dignidade nacional e, perdendo identidade cultural e soberania, entreguem seu direito de decidir o próprio futuro a lideranças hegemônicas. Talvez subsistam, certamente por pouco tempo, com base em seu passado histórico e sentimentos comuns. Mas, certamente, perderão o poder criador livre e, à míngua de vitalidade e energia própria, entrarão em colapso e perderão a condição de povos livres.

É fato histórico incontestável, porém, que nos cenários mundiais passados e contemporâneo não se observou alguma descontinuidade, alguma interrupção nos fenômenos sociais conflituosos. Não se viveu, jamais, uma paz mundial. Há, pois, um **terceiro grupo de futuros possíveis**, que inclui conflitos internacionais. No relacionamento entre as nações, o contexto dos fenômenos políticos encerra posições de interesses antagônicos e esforços de integração. É da natureza social que a realização de interesses particulares inclua o uso da força. Há, pois, cenários futuros

possíveis nos quais os interesses continuariam a provocar conflitos.

Pois bem, de todos os cenários prospectivos que incluem conflitos, cientificamente construídos, um dos que se apresentam com maior probabilidade de ocorrência é o de crises político-estratégicas, freqüentes instabilidades vividas pelo mundo contemporâneo nas relações internacionais.

Constata-se, é cristalino, que a Estratégia de Crises – uso político, deliberado e controlado de intimidações, da ameaça de uso e, no limite do espectro, de efetivo emprego de força ou violência, em suas diversas naturezas e dimensões – tem sido instrumento de promoção de interesses específicos e hegemônicos.

Os êxitos históricos obtidos com a Estratégia de Crises autorizam admitir, em face de insistentes ocorrências, seu emprego em cenários prospectivos de certa probabilidade. Até porque a evolução da ordem internacional tem ocorrido sem que se anulem as assimetrias sociais e raciais, econômicas e comerciais, tecnológicas e industriais e, inclusive, religiosas como causas de instabilidades político-estratégicas.

Intransigências na imposição de discutíveis e egoísticos interesses de "transnacionalismo global", de um lado, e de "hegemonias com topônimo" têm inspirado posições políticas e ações econômicas, financeiras, comerciais e, mesmo, bélicas para manter ou obter vantagens desproporcionais, egocêntricas e injustas. Pressionados e acovardados, obliterados ou incompetentes, Estados há que abdicam direitos soberanos e sentimentos nacionais e rendem-se a mercantilismo falaciosamente comum. Os que têm presente digno do passado resistem com dignidade.

As sociedades, ao se constituírem em Estados-nações, estruturam-se para sobreviver e para ter condições efetivas de dar proteção e segurança, dentro de fronteiras determinadas, contra a interferência e o controle de agentes externos que possam pôr em risco a ânsia de viver com dignidade, a necessidade de sentirem-se seguras, a justa aspiração de evoluir para realizar as vontades individuais.

Universalmente, as instituições das estruturas dos Estados realizam, para responder a suas responsabilidades, em seqüência metodológica, análises e avaliações político-estratégicas que resultam em elementos necessários para percepção, tão nítida quanto possível, da realidade conjuntural e para inferir cenários de possível ocorrência futura. À política cabe enunciar e orientar as ações para que se chegue ao cenário desejável ou para que se sobreviva, com satisfação social, a cenários ásperos que não puderem ser evitados.

Revisitar, então, características, causas e conseqüências das crises político-estratégicas e atentar para as tendências, subjacentes algumas e evidentes outras, do relacionamento internacional leva a preocupações e prudentes precauções decorrentes da freqüência e eficácia que têm tido diferentes naturezas de **bloqueio** – do político ao religioso, do científico-tecnológico ao industrial e ao comercial, do econômico e financeiro ao militar.

Mecanismos financeiros e sistemas comerciais internacionais, imposições discriminatórias de atos decididos em organismos internacionais influenciados por componentes fortes, agências de controle tecnológico, legislações tributárias e barreiras protecionistas têm sido instrumentos de diferentes formas de bloqueio, motivados por interesses egoísticos, causas de crises político-estratégicas.

Para assegurar o direito de decidir seu próprio futuro, sua soberania, nações alvos de bloqueios não podem descartar hipóteses de resistência, uma vez que, ainda que limitadas, podem dissuadir intervenções, confrontados os objetivos da inter-

venção com riscos decorrentes de reações à sua implementação.

Em **cenários específicos de nossos interesses diretos**, os brasileiros sabemos bem das responsabilidades que temos com a Amazônia. Há que conhecê-la, cientificamente. Tratamos com seriedade de pesquisar sua biodiversidade, potenciais hídrico e mineral e, em especial, as condições do equilíbrio ambiental. Os nativos, habitantes das margens dos rios e dos campos gerais da periferia, têm cultura e direitos inerentes preservados e respeitados.

Sabemos que a Amazônia não é uma grande ilha; é uma região arquipelágica, na qual os rios são as rotas hídricas que cortam o "mar de floresta", articulando naturalmente os pólos habitados e os potencialmente econômicos em ambiente sustentável. A floresta, como os oceanos, não pode ser desvirginada; admite ser controlada.

O Amazonas e seus afluentes, mais de 20 mil quilômetros de vias navegáveis, constituem poderosa fonte de possibilidades: intercomunicam as "ilhas do arquipélago", fertilizam a terra, mas, paralelamente, emprestam permeabilidade ao nosso território e são, pois, fonte de vulnerabilidades.

Temos logrado evitar que a região, em penetrações pelas fronteiras terrestres permeáveis e pelas calhas de rios sucessivos, abrigue narcoprodutores e narcoguerrilheiros. Em demonstração inequívoca de solidariedade entre as nações pan-amazônicas, o Rio Amazonas é aberto, pelo Brasil, à navegação mercante internacional para os países a seu montante.

O comportamento soberano e responsável brasileiro na Amazônia tem sido alvo de incompreensões, suspeitas e acusações levianas que, efetivamente, disfarçam cobiças alienígenas

Mesmo assim, o comportamento soberano e responsável brasileiro na Amazônia tem sido alvo de incompreensões, suspeitas e acusações levianas que, efetivamente, disfarçam cobiças alienígenas.

Conhecidos e tristemente eficazes destruidores do meio ambiente e genocidas históricos de minorias étnicas, em outros hemisférios, apresentam-se como defensores da ecologia amazônica. Importadores de estoques minerais, receptadores de madeira extraídas ilegalmente, piratas apropriadores de riquezas da biodiversidade, colecionadores inconseqüentes de espécies nativas do *habitat* especial, organizações que se dizem "sem bandeira" e que, sem dúvida, são inspiradas, em sua maioria, por plutocracias, manipuladores da opinião pública internacional, movidos por interesses aéticos assumem-se paladinos trombeteadores da defesa da Amazônia!

São bem evidentes as pressões contra as soberanias nacionais da região por predadores históricos travestidos de neo-ambientalistas, de agentes de economias neocolonizadoras. Têm poder suficiente para agravar as pressões para impor seus interesses ao nível de crises político-estratégicas. Mais que uma questão de vontade de fazê-lo, trata-se de eleição da oportunidade de realizá-lo.

Da pressão à intimidação, da ameaça ao efetivo uso da força, em qualquer de suas naturezas, há que se admitir a existência e o agravamento possível de ações político-diplomáticas contestatórias de soberania, restrições econômico-financeiras, intervenções e ingerências sob disfarce ambien-

talista, antropológico e sociológico e, no limite, demonstrações, incursões e ações militares contra direitos soberanos.

Há evidências sensíveis.

Constroem para a Amazônia um futuro que desafia direitos soberanos sobre parcela significativa e inalienável de nosso território. O que é ameaçado é, decididamente, interesse vital brasileiro.

MERGULHO PROFUNDO NO FUTURO

Com percepção da realidade, visão estratégica e domínio da racionalidade, estadistas e estrategistas não podem esperar o tempo interpretar os fatos, esclarecer motivações e gerar conseqüências. Ator e alvo na cena planetária, o Brasil é, a um só tempo, conveniente fornecedor de matérias-primas e réu ecológico de acusadores com passado e presente de agressões ambientais.

O Brasil é nação com vocação e disposição de colaboradora da concórdia internacional, amante da paz e jamais disposta a abrir mão da independência em decidir seu próprio destino, construir seu futuro em concerto de sociedades que se respeitam mutuamente.

Os Estados atribuem às instituições navais de sua estrutura as responsabilidades de constituir, preparar e empregar as forças navais indispensáveis para a salvaguarda da soberania e da independência e para a defesa de seus interesses legítimos dependentes do uso dos mares.

Tais responsabilidades atribuídas às Marinhas exigem, cada vez mais, a aplicação de conhecimentos de Ciência Política e sensibilidade estratégica, domínio de teorias de múltiplas disciplinas, técnicas e reflexões de profunda especificidade profissional e contribuições da inteligência lógica para desenvolvimento contínuo de Planejamento Estratégico Naval e sua realização objetiva.

É do Planejamento Estratégico Naval identificar as vulnerabilidades no uso do mar para realizar os interesses nacionais e inferir ameaças[15] que possam manifestar-se contra direitos inalienáveis.

Particularmente, com visão estratégico-naval, cabe atenção específica para o bloqueio naval que, embora tipificado como ato de guerra pelo Direito Internacional, tem sido utilizado como ameaça agravada, como meio coercitivo. Neste contexto, evidencia-se que são sujeitos a bloqueio naval nossos portos, o tráfego marítimo mercante, que movimenta mais de 90 por cento de nosso comércio exterior, nossas fontes marítimas de hidrocarboneto, que alimentam de energia nossa indústria e transporte, e, em especial, a saída para o mar da Amazônia.

Em cenário particular, duas ameaças pairam sobre a Amazônia: o transnacionalismo (ou globalismo), que ignora soberanias de Estados nacionais, e hegemonias que se avocam ao direito de ingerências preventivas. Poderão, no futuro e em determinadas causas, se juntar.

As ameaças são multidisciplinares. Passo a passos oportunos, intimidações, ameaças e uso efetivo de força buscam e buscarão desestimular a defesa da soberania regional: a força da mídia influindo, com a difusão de lendas e mentiras, na opinião pública mundial, pressões econômicas e financeiras, barreiras comerciais e científico-tecnológicas, condenações e sanções preconceituosas de organismos internacionais e organizações não-governamentais em

15 Essencialmente, a manifestação de ameaças depende de capacidade disponível para efetivá-la e vontade de utilizá-la como instrumento de imposição de posições e interesses conflitantes com os do ameaçado.

defesa de minorias étnicas – pretensamente ameaçadas em seus direitos – ou "preocupadas" com a ecologia global e mais com a produção do que com o consumo de drogas, grupos de ideologias exóticas, associados a terrorismo e narcotráfico, tendendo a, é prudente admitir e antever, intervenções militares e ações militares-navais.

A ocupação militar da Amazônia, além das dificuldades decorrentes das características geofísicas, teria custo político de muito problemática aceitabilidade pela opinião pública mundial.

Há, certamente, outras formas, sutis ou não, para a ocupação da Amazônia: ingerências, autodeterminação dos povos indígenas, combate à produção de drogas, defesa do meio ambiente, por exemplo, antes de força de argumentos ser substituída por argumentos de forças, quer político-econômicas, quer bélicas.

O Brasil é o primeiro país ao sul do equador a construir submarinos, uma das mais complexas atividades da Engenharia Naval. São submarinos, ainda convencionais, da mais avançada tecnologia

Cada uma das ameaças e todas têm que ser respondidas, por nossa "glória no passado" e pela "paz no futuro", com honra, dignidade e justiça.

Rejeitar perspectiva construída à nossa revelia e reconstruir o futuro prospectivo de justiça social e respeito mútuo internacional implica ter e evidenciar condições e vontade política de cobrar custos altos a quem tencionar atingir interesses e direitos legítimos nacionais. As posições pacíficas são coerentes com o direito soberano de organizar a defesa de interesses maiores, inalienáveis.

Porém, os estrategistas navais têm o dever de analisar cenários específicos, nos quais o bloqueio naval, sob a capa de propósitos ambientalistas e de combate ao fluxo de drogas, além de ter probabilidade de ser aceito pela opinião pública internacional, adrede preparada, tenderia, no mínimo, a levar a uma negociação – a partir de posição política e militar forte do bloqueador – da própria soberania sobre a região.

Nos mares, submarinos são essenciais para dissuadir agressões e, sempre prontamente disponíveis, para fazer valer a vontade política nacional. Submarinos têm capacitação para assegurar que sejam evitadas intimidações e ameaças e que agressões militares-navais sejam uma opção que nenhum Estado possa, racionalmente, contemplar sem esperar uma reação que prejudique, seriamente, qualquer êxito esperado com ações e bloqueios navais.

Ações de submarinos são capazes de inibir intimidações navais e prejudicar, decisivamente, eventuais bloqueios de nossos portos, do comércio marítimo e a acessos da hidrovia amazônica. **Em outras palavras, os submarinos são expressões dinâmicas do poder naval que têm potencial para cobrar preço elevado de eventual e qualquer agressão que busque bloquear a liberdade de uso das linhas de comunicações marítimas e, na hipótese específica, o acesso à hidrovia amazônica.**

Submarinos convencionais (com propulsão diesel-elétrica), por suas características intrínsecas, são particularmente eficazes contra bloqueios a curta distância do litoral. Submarinos com propulsão nuclear serão mais eficazes contra bloqueios navais mais afastados da costa e, também,

contra plataformas móveis de incursores aéreos.

Pode-se, facilmente, inferir que planejamento estratégico naval considere prever operações de submarinos contra ameaças previsíveis de cenários prospectivos. Com objetividade, o preparo do poder naval brasileiro tem incluído submarinos na constituição da força naval.

O Brasil é o primeiro país ao sul do equador a construir submarinos, uma das mais complexas atividades da Engenharia Naval. São submarinos, ainda convencionais, da mais avançada tecnologia. Em exercícios operativos com as principais Marinhas do mundo, no Atlântico Norte e no Atlântico Sul, têm provado, sobejamente, o mais elevado desempenho operativo, por suas características materiais e sistêmicas e pelos submarinistas que os tripulam.

A necessidade, profissionalmente estabelecida, de submarinos nucleares de mais longo raio de ação, maior velocidade e melhores taxas de indiscrição não tem sido descurada e negligenciada. A Marinha vem trabalhando, na dimensão de seus orçamentos anuais, no desenvolvimento de propulsão naval nuclear para seu projeto de submarino nuclear [S(N)].

Nas décadas de 1970-80, a Marinha, tendo concluído que submarinos nucleares seriam imprescindíveis a nossas forças navais, realizou estudos para determinar as mais factíveis etapas para o domínio do ciclo do combustível nuclear, visando ao seu emprego na propulsão naval, especificamente de submarinos. Para o enriquecimento de urânio, a conclusão técnica indicou a centrifugação como o processo atingível com os conhecimentos dominados e infra-estrutura industrial nacional, sem dependências de fontes externas de tecnologia, insumos e itens materiais, aliás sempre negados.

Abrangentemente neste programa, os esforços realizados pela Marinha do Brasil, paralelamente à capacidade de projetar e construir submarinos, têm resultado nos desenvolvimentos autóctones de tecnologias específicas e industriais, como turbinas a vapor, condensadores, bombas, motores e geradores elétricos, sistemas de controle e de testes, combustível e reator nucleares.

Em muito breve tempo, as usinas nucleares brasileiras de geração de energia elétrica estarão utilizando combustível nuclear totalmente produzido no Brasil, com tecnologia brasileira

A INB[16], recentemente, adotou o sistema de enriquecimento de urânio com técnica de ultracentrifugação, desenvolvido no Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo, no lugar de processo alemão de "*jet nozzle*", desenvolvimento que não logrou êxito. Em muito breve tempo, as usinas nucleares brasileiras de geração de energia elétrica estarão utilizando combustível nuclear totalmente produzido no Brasil, com tecnologia brasileira.

Tendo em vista que a energia nuclear tende, desde agora, a complementar a matriz energética brasileira, é técnica e economicamente significativo que o Brasil possa realizar esta opção sem dependência material, tecnológica e industrial do exterior.

16 Sigla de Indústrias Nucleares Brasileiras.

Quanto à construção naval e à propulsão nuclear, a Marinha do Brasil tem condições de, ainda nas primeiras décadas deste século, construir e operar nossos primeiros submarinos nucleares e fazer deles expressão concreta e dinâmica de vontade nacional de soberania e respeito mútuo internacional.

CONCLUSÕES: RECONSTRUINDO O FUTURO

Para construir o futuro que nos interessa, há que aceitar desafios. Os êxitos, como os insucessos, retribuem decisões. A omissão só responde pelo fracasso.

Para manter a dignidade nacional, a lógica recomenda e a História adverte que há um imperioso sentido prático em desenvolver e exercitar condições de evitar, inibir, dissuadir e vencer ameaças, desafios e apetites antagônicos.

Para construir o futuro que nos interessa, há que aceitar desafios. Os êxitos, como os insucessos, retribuem decisões. A omissão só responde pelo fracasso

Kissinger[17] alerta: "As ações diplomáticas sem o respaldo de força militar são apenas exercício de lirismo".

Nações oprimidas, bloqueadas, necessitam de uma "clava forte", de "braço forte" para a manutenção da independência.

Os povos que não se reportam e não analisam ponderadamente a História estão condenados a repetir fracassos.

Aos estadistas, mais que o domínio da "Arte do possível", cabe elucidar os limites, cada vez mais amplos, do que a sociedade deseja e ao que ela aspira e o que lhe é factível.

Por diretamente relacionado, verifica-se na História das Civilizações que, em todos os tempos, na Grécia Antiga, em Portugal dos Grandes Navegadores e Grandes Descobrimentos, na Grã-Bretanha "Rainha dos Mares", o progresso das nações está intimamente relacionado com o investimento dos Estados em suas esquadras. Nações em declínio deixaram de investir em suas Marinhas, em processo recorrente e perverso de decadência. Não há grande nação sem um grande Poder Marítimo.

Os estrategistas, ancorados na interpretação consistente da realidade e na antevisão de cenários prospectivos, subordinam-se à vontade nacional, à Política, e preparam o poder disponibilizado para garantir a realização dos interesses maiores. Quem faz a guerra não são as armas, são os interesses.

Na paz, os estrategistas têm sido acusados de preparar as nações para as guerras do passado. Estes críticos só devem ter lido a história dos perdedores. O libelo é inconsistente e, quando atinge nossa realidade, é preconceituoso.

Nosso país, é certo, já perdeu alguns confrontos e negociações econômicas, comerciais, diplomáticas. Mas a História é testemunha de que jamais perdemos uma guerra ou crise internacional em que a Marinha tenha sido chamada a defender nossos interesses. Não são êxitos casuais. Decorrem de soluções e atitudes desenvolvidas em conceitos estratégicos coerentes com a realidade nacional e com dedicação patriótica.

Há que se confiar nos estrategistas navais brasileiros.

17 Henry Kissinger – Conselheiro especial de segurança no Governo Nixon (EUA, 1973-1977). Prêmio Nobel da Paz, 1973.

Nos oceanos, que circulam nossas riquezas, que polinizam nossa cultura e nos trazem demonstrações de amizade e de inveja hostil, ou dispomos de meios navais eficazes para dissuadir e enfrentar ações navais contra nossos direitos ou nos resignamos a ostentar fraqueza provocadora e ingênua pretensão de manter, com negociações sem respaldo da força, nossa soberania e nossa dignidade nacionais diante de um mundo sequioso que pretende, ávida e pretensiosamente, construir o futuro da ordem mundial.

Agentes da paz, os submarinos são capazes de contribuir para propiciar reconciliações e para gerar oportunidades de desfazerem-se incompreensões.

Profundamente racional é "imergir e navegar", juntos, os amantes da justiça, nos rumos da compreensão e do respeito mútuo.

A soberania e o direito das nações têm, nos submarinos, fortes e decisivos defensores.

Para Júlio Verne, o submarino é "campeão dos povos oprimidos".

No mundo contemporâneo e no futuro previsível, das nações que desejam a paz com honra e justiça, a **clava forte**.

Não há grande nação sem um grande Poder Marítimo

★ ★ ★

A soberania e o direito das nações têm, nos submarinos, fortes e decisivos defensores

Submarinos, a clava forte, seu destino é estranho, profundo; e é também grandioso!

E no futuro, com a guerra banida dos fenômenos sociais, quando os homens atingirem a perfeição inatingível, que se realize a predição[18] de Júlio Verne: *"Que o justiceiro seja História e o sábio prossiga no uso pacífico dos mares"*, para o bem da Humanidade. **Submarinos, a clava forte!**

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS>; Submarino; Política nacional; História marítima; C & T na Marinha; Pensamento militar; Poder Marítimo; Mentalidade marítima; Soberania;

18 Interpretada por Paulo Mendes Campos na sua versão de *Vinte mil léguas submarinas*.

BIBLIOGRAFIA

1. BALLARD, Robert D. *Exploring the Lusitania*. Ontario. Madison Press,1995.
2. CARVALHO, Olavo de. "Golpe de Estado no Mundo". Rio de Janeiro. In: *O Globo*, 24 mai 2003.
3. CERQUEIRA DE SOUZA, Marco Polo Áureo. *Os Nossos Submarinos*. Rio de Janeiro. FORS, 1978.
4. CHURCHILL, Winston S. *Memórias da Segunda Guerra Mundial*. /Trad. Vera Ribeiro/. Rio de Janeiro. Nova Fronteira, 1995.
5. FLORES, Mário César. *Reflexões Estratégicas*. São Paulo. É Realizações, 2002.
6. FUZETA DA PONTE, Antônio Carlos. *Contributos para uma Estratégia Portuguesa*. Lisboa. ISNG, 1991.
7. GUERRA, Yapery Tupiassu de Brito. *A Evolução Técnica do Submarino*. São Paulo. M.MAR. Escritório Técnico de Construção Naval, 1964.
8. KUENNE, Robert E. *The Attack Submarine. A study in Strategy*. New Haven and London. Yale University Press, 1965.
9. PANGLOSS. "Submersíveis". Rio de Janeiro. In: *Jornal do Commercio*, jun. 1901.
10. PERRY, Felinto. "Submarinos". Rio de Janeiro. *Jornal do Commercio*, 1 jun. 1901.
11. _____. "Submarinos". São Paulo. In: *O Estado de S. Paulo*, 8 jul. 1901.
12. PRESTON, Antony & BATCHELOR, John. *The First Submarines*. London. Phoebus Publishing Co., 1974.
13. THE SUBMARINE in the United States Navy. Washington. Naval History Division, 1969.
14. TRACY, Nicholas. *Nelson's Battles. The Art of Victory in the age of sail*. London. Catham Publishing, 1996.
15. VERNE, Júlio. *20 000 léguas submarinas. / Vingt milles lieues sous les mer/*. Trad. Paulo Mendes Campos/. Rio de Janeiro. Abril Cultural, 1972.
16. VIANNA FILHO, Arlindo. "Até embaixo d'água". Itabuna-Ilhéus. In: *Semanário Bahia Sul*, 16 dez 1971.
17. _____. "A Tragédia do Kursk". Rio de Janeiro. In: *O Periscópio*, ano XXXIX, nr. 55, 2001.
18. _____. *Crises Político-estratégicas*. Brasília. Estado-Maior da Armada, 1988.
19. _____. "Eles mantêm a paz e transportarão o futuro". Itabuna. In: *Tribuna do Cacau*, 23 jul 1971.
20. _____. *Ensaio Sociológico dos Submarinistas*. Aula inaugural do Curso de Aperfeiçoamento de Submarinos para Oficiais. Rio de Janeiro. ForS, 1996.
21. _____. *Estratégia Naval Brasileira*. Rio de Janeiro. BibliEx., 1995.
22. _____. *Estudos Estratégicos na Universidade*. Curitiba. Universidade Tuiuti do Paraná. In: Promover, set 2002.
23. _____. "Mísseis em Cuba e a Estratégia de Crises". Rio de Janeiro. In: *Revista Marítima Brasileira*, v. 107, nr. 719, jul/set. 1987.
24. _____. *Operações de Submarinos*. Rio de Janeiro. Escola de Guerra Naval, 1975.
25. _____. "Precursores Brasileiros do Poder Submarino". Rio de Janeiro. In: *Navigator*,. nr. 13 jun 1976 a dez. 1977.
26. _____. *Submarinos no Planejamento Estratégico Naval*. Conferência no Rotary Club de São Paulo,2001.
27. WOODWARD, Admiral sir John. *One Hundred Days, The memoirs of the Falklands Battle Group Commander*. Glasgow. Harper Collins Publishers, 1992.

OS ATAQUES DAS CANOAS PARAGUAIAS AOS ENCOURAÇADOS FLUVIAIS BRASILEIROS

A Marinha do Brasil na Guerra do Paraguai não foi só Riachuelo

LUIZ EDMUNDO **BRÍGIDO** BITTENCOURT
Vice-Almirante (Ref[a])

SUMÁRIO

Introdução
Antecedentes
Os preparativos paraguaios para as abordagens
O ataque das canoas do dia 2 de março
O ataque das canoas na noite de 9 para 10 de julho
Anexo: Curriculum vitae do CMG Joaquim Rodrigues da Costa

INTRODUÇÃO

Encouraçados contra canoas? O que há de heroísmo nestes embates?

Antes da leitura destes episódios, devemos lembrar que os ditos encouraçados brasileiros nada mais eram que pequenos navios fluviais protegidos por cinta de até 120 mm (4"7) e armados com um ou dois canhões de grosso calibre próprios para combater fortalezas. Podemos até considerá-los embarcações mais próximas a batelões, sem superestrutura, exceto pela(s) torre(s) de artilharia, pela chaminé, pelos mastros, por alguma tomada de ar de ventilação e, às vezes, por um passadiço rudimentar. Sua borda-livre era muito pequena (chegava a 30cm), permitindo que qualquer um, de uma simples canoa, pudesse pular facilmente para o seu "convés".

Cabe salientar que o número de atacantes, para cada navio, era muitas vezes maior que o dos defensores, e que a luta era, basicamente, de corpo a corpo e protegidos pela escuridão da noite.

Dentre os maiores de nossos navios em operação no Rio Paraguai, o maior era o Encouraçado *Herval*, com 1.444 toneladas

de deslocamento e 65 metros de comprimento, seguindo-se o *Bahia*, o *Cabral*, o *Colombo*, o *Lima Barros*, o *Mariz e Barros* e o *Silvado*, com deslocamentos que variavam de 500 a 900 toneladas e comprimentos que não excediam 50 metros. Os monitores *Alagoas*, *Ceará*, *Pará*, *Piauí*, *Rio Grande* e *Santa Catarina* (todos iguais) deslocavam 350 toneladas e se estendiam por 40 metros.

Para termos de comparação, o atual Monitor *Parnaíba* desloca 620 toneladas e tem 60 metros de comprimento, sendo protegido por uma cinta de 76 mm (3 polegadas).

ANTECEDENTES*

Após o forçamento vitorioso de Humaitá, em 19 de fevereiro de 1868, por seis navios brasileiros – *Barroso* com *Rio Grande* a contrabordo, *Bahia* com *Alagoas* e *Tamandaré* com *Pará* –, Solano López tomou uma série de providências de caráter defensivo, mas uma apenas de caráter ofensivo: a captura de navios brasileiros, cujas tentativas se deram a 2 de março e na noite de 9 para 10 de julho de 1868 (sem contar com a tentativa do *Alagoas* durante o forçamento de Humaitá).

Em 15 de agosto de 1867, Inhaúma liderou o forçamento de dez encouraçados por Curupaiti, então uma poderosa fortaleza. Eram eles: *Bahia*, *Barroso*, *Brasil*, *Cabral*, *Colombo*, *Herval*, *Lima Barros*, *Mariz e Barros*, *Silvado* e *Tamandaré*. O bom senso técnico-militar de Inhaúma e de Caxias impediu que os navios continuassem e forçassem, em seguida, Humaitá. Por isso, permaneceram fundeados em um trecho do rio de uma larga curva ao abrigo dos canhões das duas fortalezas. E assim permaneceram durante seis meses, tendo como única atividade pequenas movimentações para o bombardeamento de Humaitá.**

Em novembro de 1867, as tropas de Caxias chegaram a Taií, conquistando-a e cortando, assim, a comunicação fluvial de Humaitá com Assunção. Assim também ficou garantido o abastecimento para a esquadra acima daquela fortaleza. Taií fica na margem esquerda do Rio Paraguai, a cerca de 50 quilômetros acima de Humaitá.

Em 19 de fevereiro de 1868, três encouraçados e três monitores forçaram vitoriosamente a passagem por Humaitá.

Assim, a partir do final de fevereiro de 1868, a Marinha dispunha de três encouraçados e três monitores acima de Humaitá, e de sete encouraçados logo abaixo daquela fortaleza. Todos, uma séria ameaça para López.

OS PREPARATIVOS PARAGUAIOS PARA AS ABORDAGENS

A primeira idéia de López foi preparar um grupo de 200 homens, bons nadadores, e formar com eles quatro grupos iguais, cujos homens deveriam atirar-se ao rio armados com espadas e nadar, escondidos em camalotes*** até os encouraçados e abordá-los por surpresa. No ensaio, foi visto que os remansos do rio eram de difícil transposição, e o plano foi abandonado (Centurion)[16].

A segunda idéia foi levar os nadadores seguros a pequenas jangadas unidas por meio de cordas, duas a duas, e que seriam levadas pela correnteza do rio até chega-

---

* N.A.: Para mais detalhes ver artigo *Humaitá – 140 anos*, na *RMB* 4T/2007, págs. 10 a 13 e mapas e desenhos às págs. 10, 12 e 16.

** Ver mapa das páginas _____ e _____.

*** Camalotes – Porções de terra revestida de vegetação espessa e arbustos, alguns de certa altura, arrancados das margens pela cheia do rio, e que se reúnem formando verdadeiras ilhotas flutuantes (Raul Tavares – *RMB*, 1ª bim./1927, p. 670).

rem próximo aos seus objetivos. Cada jangada era feita com troncos de quatro palmeiras e tinha capacidade para 50 homens. No ensaio, também não foram aprovadas.

Finalmente, López voltou-se para uma solução mais convencional: canoas. Mandou aprestar oito* canoas para 25 homens cada, mais dez oficiais. Elas deveriam seguir presas duas a duas por meio de uma corda de couro de "20 jardas de comprimento" (Thompson)[2]. Ao aproximarem-se de seu objetivo, o par deveria manobrar para que cada canoa chegasse ao navio por um dos bordos. Quando a corda ficasse presa na roda da proa do alvo, automaticamente a correnteza atracaria as canoas nos dois bordos do navio assaltado. "Todos os homens iriam sentados, levando nas mãos folhas ou ramos de camalotes, de maneira que cada grupo assim disfarçado se confundisse com as ilhas flutuantes destas plantas aquáticas que desciam o rio em profusão, ao sabor da corrente por ser época de cheia" (Centurion)[16].

ATAQUE DAS CANOAS NO DIA 2 DE MARÇO**

Na noite de 1º para 2 de março de 1868, os navios brasileiros surtos entre Humaitá e Curupaiti eram os seguintes: *Lima Barros* (com o chefe CMG **Joaquim Rodrigues da Costa** a bordo) e *Cabral* na vanguarda, em linha; na popa deste, o *Silvado* e o *Herval*; mais abaixo, na boca do Rio d'Oro, como repetidor de sinais, o *Mariz e Barros*; e, no Porto Elisiário, o *Brasil* (com Inhaúma a bordo) e o *Colombo*. Seus comandantes eram respectivamente: Capitão-de-Fragata Gracindo de Sá e Capitão-Tenente Alves Nogueira; CT Jerônimo Gonçalves e CT Helvécio Pimentel; CT Neto de Mendonça; e CT Salgado e CT Bernardino de Queiroz (Visconde de Ouro Preto).[25]

Ali estavam eles havia mais de seis meses, afora a recente participação no apoio ao forçamento de Humaitá por três deles e três monitores, apenas bombardeando, com freqüência, as posições inimigas. Estavam protegidos dos canhões de grosso calibre de Humaitá, mas não estavam sossegados. "Duas ou três peças colocadas nos bosques em frente aos encouraçados molestavam os brasileiros sempre que apareciam sobre a coberta" (Thompson)[2].

A uns 400 a 500 metros adiante dos navios de vanguarda (mais a montante), fazia o serviço de vigilância um escaler comandado pelo Guarda-Marinha José Roque da Silva; nessa noite, caberia o serviço ao escaler do *Lima Barros*. Pelas 2 horas, notou este guarda-marinha algo anormal com os camalotes que desciam o rio. Acercou-se deles e logo verificou serem canoas paraguaias, repletas de homens armados. Rumou célere para os navios da vanguarda e os avisou da aproximação do inimigo. "O *Herval* queimou três foguetes, dando o alarme" (Balthazar da Silveira)[28].

Passemos ao relato de Thompson[2]:

"As canoas eram 24 (agrupadas em quatro divisões – [Balthazar da Silveira[28]]), e cada uma delas levava 12 homens armados, principalmente com sabres e levando granadas na mão e foguetes para lançá-los dentro dos encouraçados."

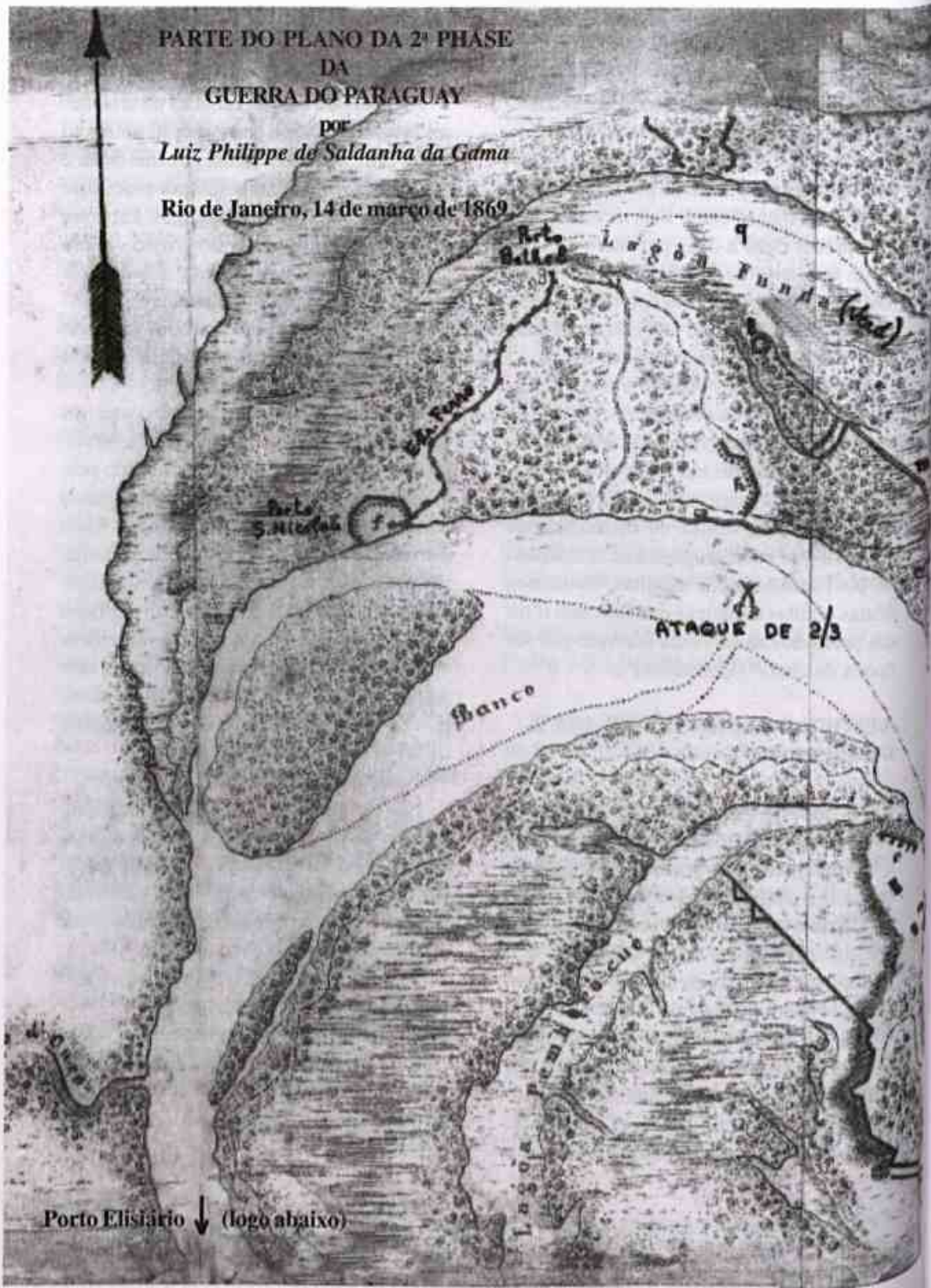
"A expedição era comandada pelo Capitão Yunez, ajudante de López."

"Várias canoas se desviaram por causa da forte correntada e, em vez de aproximarem-se dos encouraçados atacados, foram levadas águas abaixo e recolhidas pelos navios inimigos".

---

* No dia do ataque de 2 de março, participou um número muito maior de canoas. Segundo Raul Tavares, 48.

** Ver mapas às páginas ____, ____ e ____.


PARTE DO PLANO DA 2ª PHASE
DA
GUERRA DO PARAGUAY
POR
Luiz Philippe de Saldanha da Gama
Rio de Janeiro, 14 de março de 1869
Porto Bellaco
Lagôa Funda
Ch. Funda
Porto S. Nicolas
ATAQUE DE 2/3
Banco
Porto Elisiário ↓ (logo abaixo)

LEGENDA

NA FORTALEZA DE HUMAITÁ

a – Bateria Londres
b – Bateria Cadena
c – 1ª e 2ª barbetas
d – 3ª e 4ª barbetas
e – 5ª barbeta
f – Igreja
g – Residência do Coronel "Allen"
h – 6ª barbeta

NO TERRITÓRIO PARAGUAIO

f – Reduto aliado
h – Acampamento do 3º Batalhão argentino
l – Reduto da Península (parag.)
m – Canal construído pelo inimigo
n – Reduto da Ponta do Chaco (paraguaio)
g – Posição dos combates da Lagoa
r – Bateria das forças de Timbó (paraguaios)
x – Marcha dos argentinos

Ouro Preto nos informa: "... os inimigos ... não podem conservar a ordem prevista para o ataque; alguns grupos abalroaram entre si, outros desviaram-se, de forma que só 14 canoas se acercaram do *Lima Barros* e oito do *Cabral*. As demais, encaminhando-se para o *Silvado* e o *Herval*, descaíram com a correnteza, indo ter algumas ao Porto de Elisiário, junto ao *Colombo*...".

Com um "furor selvagem" (Raul Tavares)[11], os paraguaios voltam para o convés do *Lima Barros* e do *Cabral*. Estão todos nus, armados com "pistolas, machados, sabres e facões de abordagem" (Ouro Preto)[25].

"Os sentinelas e o pessoal que ali estava opõem-se como podem à fúria dos assaltantes. As guarnições procuram abrigo no interior dos navios. O comandante do navio – Garcindo de Sá – e o comandante da divisão – CMG **Rodrigues da Costa** – saem para o convés para orientar o combate. Desfecham os revólveres e batem-se valentemente a espada, procurando retirar-se para as torres".

"Transpassado de golpes, tomba o chefe **Joaquim Rodrigues da Costa**, os paraguaios o mutilam... ao expirar, encontra forças para transmitir, através da escotilha junto à qual caíra, a ordem de metralhar-se a tolda, que insistentemente reiterou, com voz cada vez mais desfalecida."

Balthazar da Silveira[28], no seu depoimento de testemunha ocular, descreve o evento com alguns outros detalhes: "O ato heróico desse rápido combate, na tolda do *Lima Barros*, é o que foi praticado pelo chefe **Rodrigues da Costa**. Agarrado pelos paraguaios, que o conheciam, foi arrastado até a escotilha da máquina e aí disse-lhe o chefe dos assaltantes que ordenasse a máquina seguir avante e sua vida seria garantida".

Rodrigues da Costa, com a mesma intrepidez e firmeza de voz que sabia conservar no meio dos maiores perigos, debruçou-se sobre a escotilha e gritou para baixo: "Façam fogo, venham soltar o prisioneiro". Ainda bem não tinha pronunciado as últimas sílabas, já seu corpo estava em pedaços (Jaceguai)[19].

"Mais feliz, o Comandante Garcindo consegue, graças a sua pequena estatura, penetrar pela portinhola de uma das torres, depois de desesperada defesa e gravemente ferido por tremendo talho que quase lhe decepa o ombro.

Já abrigada, a tripulação fuzila os assaltantes por entre os interstícios e aberturas das seteiras e escotilhas, ou despeja-lhes metralha, quando o permitem as oscilações da turba, obedecendo assim ao moribundo chefe.

São os inimigos dizimados, mas não desanimam; antes pelejam com furor redobrado. Não podendo penetrar nas torres, obstruídas as seteiras pelas bocas dos canhões, tentam, desordenada e loucamente, fendendo e lascando as rijas madeiras a golpe de machado, abrir caminho para a coberta, a praça-d'armas ou às máquinas, de onde a morte lhes é arremessada.

Medonhas cenas semelhantes reproduzem-se no *Cabral*, cujas oficialidade e guarnição combatem com igual valor" (Ouro Preto)[25].

Os paraguaios causaram, também, "alguns danos com suas granadas de mão e estavam a ponto de apoderar-se do *Cabral* porém, no momento em que conseguiam penetrar nele, apareceram os outros encouraçados e salvaram este navio varrendo o convés com sua metralha." (Thompson)[2]

O *Silvado* – navio de prontidão – mandou imediatamente um escaler levando a notícia para o chefe Inhaúma; levanta fogos e dirige-se para ficar entre os dois navios atacados. Como estava assentado, abre fogo de metralha contra os conveses de seus irmãos que estavam cheios de paraguaios. O *Herval* segue-o na tarefa. Ambos atacam as canoas que se lhes deparam, pondo-as a pique.

Mais uma vez o depoimento de Balthazar da Silveira[28] enriquece a descrição do contra-ataque: "Os comandantes do *Silvado* e do

Encouraçados *Cabral* e *Lima Barros*

O ATAQUE DE 2 DE MARÇO DE 1868

Chefe Joaquim Rodrigues da Costa

Encouraçado *Cabral*

Herval, sem hesitação, os hostilizam (o *Lima Barros* e o *Cabral*) como se inimigos fossem, pelo que o *Lima Barros* só deveu às suas divisões estanques o não ter sido metido a pique. Agiram, incontestavelmente, os comandantes dos dois navios, metralhando de preferência as toldas dos dois outros, ocupadas pelo inimigo. Se assim não houvessem procedido naquela emergência, certamente os paraguaios acabariam por se apoderar do *Lima Barros* e do *Cabral*". (Jaceguai)[19]

Tão logo tomou conhecimento da luta, Inhaúma suspendeu com o *Brasil* em socorro, mandando que o *Mariz e Barros* o acompanhasse. Para finalizar a operação, determinou que o *Silvado* e o *Mariz e Barros* atracassem a contrabordo do *Cabral* e que o *Herval* e o *Brasil* o fizessem no *Lima Barros*.

O inimigo deixou 32 cadáveres no convés do *Cabral* e 78 no *Lima Barros*. Os brasileiros tiveram 16 mortos, 55 feridos e 15 aprisionados, dos quais três oficiais. Dentre os oficiais feridos gravemente, incluía-se o Capitão-Tenente Foster Vidal, que se tornaria nome importante na Marinha.

Segundo Thompson[2], "os paraguaios perderam mais de 200 homens, caindo sobre os conveses dos navios cerca de cem; os brasileiros tiveram 40 baixas. O Capitão Yunez perdeu um olho e muitos oficiais foram mortos".

O ATAQUE DAS CANOAS NA NOITE DE 9 PARA 10 DE JULHO

No dia 9 de julho de 1868, López, mais uma vez, tenta, por meio da abordagem, capturar navios brasileiros.

Nesses quatro meses que intermediaram as duas tentativas, aconteceram alguns eventos importantes da guerra: López abandonou Humaitá com 12 mil homens em 3 de março; as tropas de Caxias penetram no Quadrilátero* em 21 de março, após a conquista de Rojas (Sauce), Espinillo e Ângulo; as tropas aliadas desembarcaram no Chaco em 2 de maio; e a luta no Chaco estava prestes a terminar. Nela, os navios acima de Humaitá muito colaboraram.

Nesse cenário de guerra, encontramos o Encouraçado *Barroso* e o Monitor *Rio Grande*, fundeados em frente ao acampamento da infantaria brasileira da posição, um pouco acima de Taií – sua base – na área habitual, desta vez o *Barroso* quase a meio do rio e o *Rio Grande* pela alheta daquele, amarrado junto à mata da margem esquerda do Rio Paraguai.

Desde meados de junho, eram os navios disponíveis acima da fortaleza de Timbó.

O Rio Paraguai, vindo do norte, chega à Vila do Pilar – ainda em mãos paraguaias –, onde faz uma curva pronunciada e apertada de cerca de 110° para a direita e, assim, percorre cerca de dez quilômetros, quando inicia um largo semicírculo para a esquerda, até chegar a Taií, após cerca de 25 quilômetros, onde faz uma outra curva pronunciada de cerca de 135° para a direita e, na direção geral oeste, um estirão leva-o para Laureles. A sete quilômetros acima de Taií, na margem direita do Rio Paraguai, deságua o Rio Berbejo (ou Vermelho).**

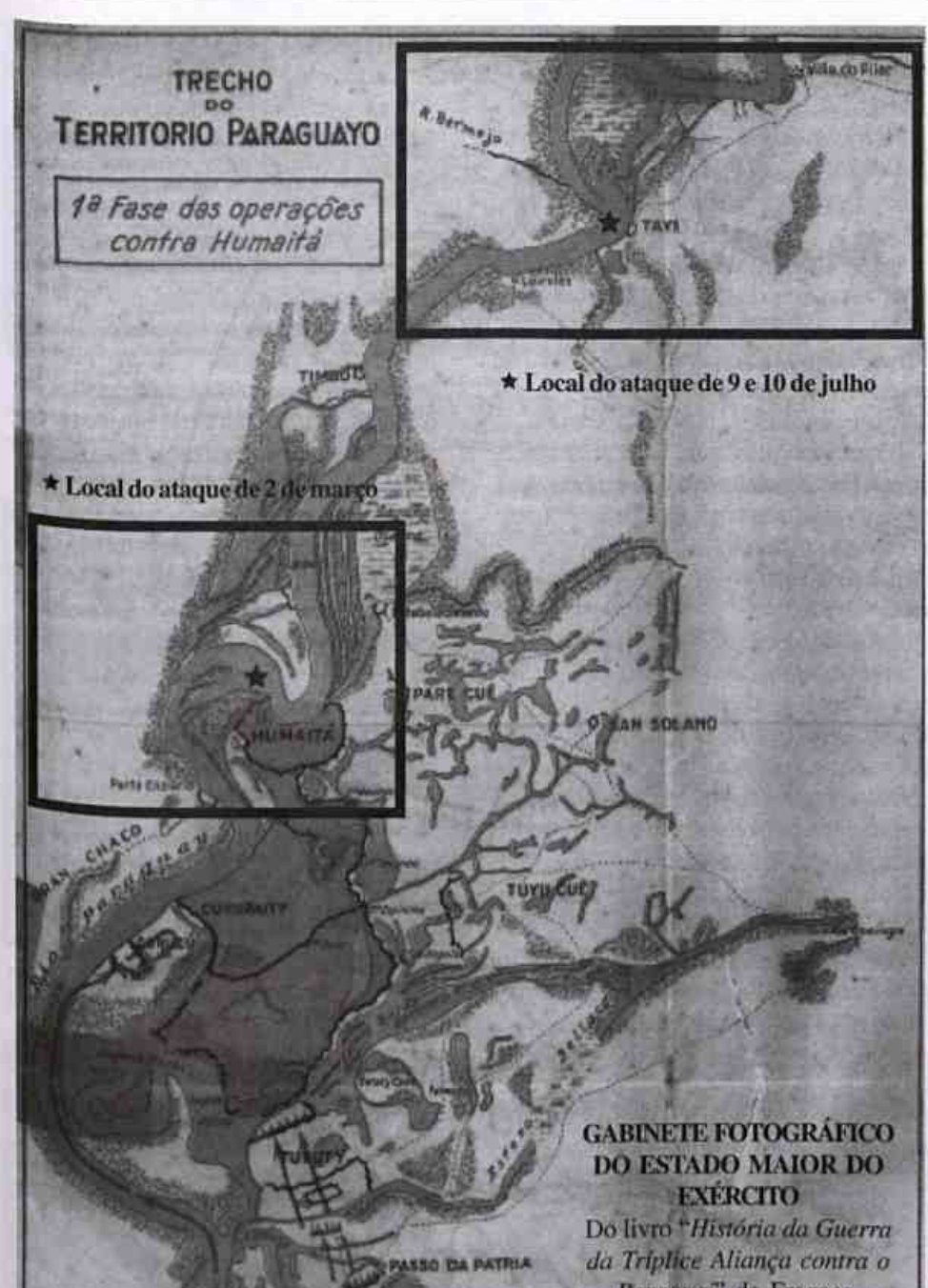
Devemos estar lembrados que o *Barroso* e o *Rio* Grande formavam o par que liderou, com inteiro sucesso, o forçamento de Humaitá. Lá, como agora, comandavam-os, respectivamente, o **Barão de Jaceguai*** e o **Capitão-Tenente Antônio Joaquim**.

---

* Quadrilátero – Área fortificada paraguaia em torno de Humaitá. Limita-se a oeste pelo Rio Paraguai; ao sul pelas trincheiras de Curupaiti, do Lago López, da Lagoa Chichi e do Lago Piriz; e a leste pelas de Sauce (Rojas), de Passo Ângulo, de Passo Espinillo, de Passo Tassymbu, de Passo Benitez e de Humaitá.

** Ver mapa à página _____.

*** Ver também o artigo "Barão de Jaceguay e a Escola Naval", na *RMB* 2T/2004, p. 214 a 216.



GABINETE FOTOGRÁFICO DO ESTADO MAIOR DO EXÉRCITO

Do livro "*História da Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai*" de Fragoso, Augusto Tasso.

Jaceguai, como competente chefe e marinheiro, tomou todas as providências que cabiam no caso de terem de resistir a um assalto, tal como aconteceu em 2 de março e que iria sofrer dentro de pouco tempo: navio fechado, convés vazio, e planos para atirar de dentro do navio para o convés assaltado.

Do lado paraguaio, López, determinado como sempre, organiza uma expedição de 20 canoas, reunidas duas a duas e levando, cada uma, 12 homens e um oficial. No comando da operação, o Major Lino Cabriza, seu antigo ajudante de campo.

(Observação do autor: Tanto nesta como na anterior, comandavam as operações homens da mais alta confiança de López, demonstrando a importância que dava às empreitadas daquele tipo.)

Um navio comandado por quem tem consciência da sua responsabilidade nunca pode ser surpreendido.
Jaceguai

De acordo com o planejamento, na tarde de 9 de julho de 1868, as canoas partiram do Rio Bermejo, onde ficaram escondidas durante algum tempo aguardando a oportunidade favorável. Desceram o Rio Paraguai dissimuladas em camalotes (como a época era de águas altas, um grande número de camalotes descia o rio), chegando às vizinhanças dos navios brasileiros pouco antes da meia-noite.

Os homens estavam armados com espadas, lanças curtas e pistolas e levavam, também, granadas de mão, tubos com material asfixiante e/ou incendiário e cabos para aboçarem as amarras. Dentre os homens, alguns conheciam o interior dos navios e suas máquinas.

"Um navio comandado por quem tem consciência da sua responsabilidade nunca pode ser surpreendido." (Jaceguai)[19]

Interessante notar que no diário de Caxias[15] consta que naquele dia, 9 de julho, um sargento prisioneiro declarou, entre outras coisas, que López tencionava assaltar os encouraçados surtos em Taií, para o que já tinha organizado a força adequada, e informou o nome do comandante da operação.

Parece que não houve tempo para alertar os navios.

O oficial de quarto do *Barroso* – Segundo-Tenente (Graduado) Alfredo de Araújo Neves – pressente o inimigo e dá o alarme.

Conheçamos algumas passagens da parte do próprio **Jaceguai**[19]: "Com o ruído das armas, corri a casamata e, ao chegar ali, ainda nenhum paraguaio havia saltado no convés do meu navio, que, entretanto, já estava cercado de canoas da casamata para vante".

"(Na mesma ocasião, observei que, no Monitor *Rio Grande*, nenhuma canoa havia atracado ainda.)"

"Rompi o fogo de fuzilaria das portinholas de vante da bateria e da parte superior da casamata, guarnecida esta por fuzileiros navais e pelos cabos marinheiros. Reservei [como planejado] as metralhas com que estavam carregadas as peças de vante para quando o inimigo ocupasse em massa o convés. [Quando as empregou] o efeito desses projetis produziu um estrago considerável em um grande número de paraguaios, um verdadeiro extermínio."

"Convencidos os paraguaios de que nada podiam conseguir avante da casamata, vieram com todas as canoas para ré, onde, do mesmo modo, foram repelidos pelo fogo das portinholas e da parte superior da casamata."

"[Enquanto isso] a máquina funcionava para trás [o que fez com que virassem] quase todas as canoas que não se encheram d'água."

Continuemos com **Jaceguai**.[19]

"Saí então para a tolda com o bravo [prático] Etchebarne e alguns oficiais e marinheiros, e acabamos de destroçar os últi-

Monitor *Alagoas*, gêmeo do *Rio Grande*

O ATAQUE DE 9 PARA 10 DE JULHO DE 1868

O Barão de Jaceguay

Na Guerra do Paraguai

Como Comandante da Esquadra de Evolução

Encouraçado *Barroso*

mos inimigos que se agarravam às canoas emborcadas... Alguns paraguaios, desprendendo-se do costado desse navio (*Barroso*) em uma chalana e na minha canoa, remaram para o monitor, que então já seguia avante, aproximando-se a este navio."

"Foi nesse momento que se travou uma luta entre um grupo de talvez 15 paraguaios e o denodado comandante do *Rio Grande*, **CT Antônio Joaquim**. (O seu corpo apareceu boiando com um tiro na cabeça nas águas do porto de Taií. Foi recolhido e recebeu sepultura digna, ali mesmo em Taií.)

A coletânea da *Revista ABC*[3] (paraguaia), além de confirmar o depoimento de Jaceguai, informa que o *Barroso* atirou metralha sobre o convés do *Rio Grande* (tal como aconteceu em 2 de março entre os navios atacados), "produzindo grande mortandade entre os paraguaios. Igualmente, foram destruídas as canoas em que vieram". "Mais da metade dos paraguaios morreram (sic) em combate ou afogados; nadando, tentavam, com ferimentos graves, ganhar a costa".

Jaceguai informa que no convés de seu navio jaziam 42 cadáveres paraguaios e que, entre os brasileiros, um oficial foi morto e um oficial e 11 praças ficaram feridos.

"As granadas de mão e as matérias asfixiantes e incendiárias, que o inimigo lançou pelas escotilhas, nenhum estrago causaram."

Jaceguai termina o seu depoimento dedicando longo espaço para enaltecer o comandante do *Rio Grande* – **Antônio Joaquim** – e o **Prático Etchebarne**.

Diz ele, entre outras coisas:

"A esquadra perdeu naquele dia dois homens de ação de grande valor, em gêneros diversos."

"**Antônio Joaquim** era o marinheiro inteligente e arrojado que, tendo entrado jovem para o serviço, como simples grumete voluntário, na idade de 40 anos atingira, por seus serviços de mar e de guerra, o posto de capitão-tenente e o comando de um encouraçado."

"**Etchebarne**, procedente de profissão modesta de prático de navegação de rios, tendo recebido da natureza o dom do guerrilheiro no elemento em que exercitava a sua profissão, ele era, na guerra dos rios, o que o General Flores (uruguaio) ou o General Andrade Neves foram no campo, guerrilheiro por instinto. Engajado ao serviço do Brasil desde a campanha contra Rosas... o Brasil era sua pátria, tanto mais adorada quanto ele a havia escolhido; basco de origem, seus serviços, desde que a nossa esquadra chegou a Passo da Pátria, foram inestimáveis... [devido aos elogios feitos por Tamandaré] nos primeiros anos da campanha, **Etchebarne** já havia sido galardoado com os postos de segundo e primeiro-tenente e o grau de cavaleiro da Ordem do Cruzeiro. Na passagem de Humaitá fora promovido a capitão-tenente e [ascendido na Ordem do Cruzeiro para] o grau de oficial.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<GUERRA DO PARAGUAI>; Jaceguay, Barão de; Rodrigues da Costa, Joaquim; Foster Vidal; Neves, Alfredo de Araujo; Etchebarne; Antonio Joaquim;

NOTA DO AUTOR: Este artigo baseia-se na magnífica obra *História da guerra entre a Tríplice Aliança e o Paraguai*, em cinco volumes com mais de 1.870 páginas, de autoria do General Augusto Tasso Fragoso, editada em 1924 pela Imprensa do Estado-Maior do Exército e inclui inúmeras outras informações contidas nas referências.

É também parte de um trabalho maior sobre as ações bélicas de toda a guerra, com o propósito de dar à massa da oficialidade uma versão geral fácil de ser lida, ressaltando a participação da Marinha naqueles longos anos de beligerância, com a esperança que os mais jovens se motivem para empreender novas pesquisas.

JOAQUIM RODRIGUES DA COSTA

Capitão de Mar-e-Guerra

(Curriculum Vitae)

– Nascimento: 4 de fevereiro de 1817.

– Filiação: Antônio Rodrigues da Costa e Maria Cândida da Conceição da Costa.

– Carreira: aspirante a 5/12/1836; guarda-marinha a 28/11/1838; segundo-tenente a 2/12/1839; primeiro-tenente (graduado) a 6/12/1839; primeiro-tenente a 23/6/1842; capitão-tenente a 2/12/1856; capitão-de-fragata (por merecimento) a 28/11/1863; capitão-de-mar-e-guerra a 21/1/1867 (neste posto faleceu em combate, a 2 de março de 1868).

– Comissões: Até primeiro-tenente (graduado) esteve embarcado em dez pequenos navios a vela e, como primeiro-tenente (efetivo), em outros dez, maiores. Como primeiro-tenente antigo, embarcou na Fragata *Constituição*, no Vapor *Amazonas* e na Corveta *Dona Isabel*. Ao ser promovido a capitão-tenente (CT), recebeu o comando do Brigue *Maranhão*, seguindo-se o da Corveta *Imperial Marinheiro*, quando recebeu elogio do Imperador "pelo perfeito estado de disciplina e asseio" (constatado pelo próprio Imperador). Com essa corveta naufragou, mas foi absolvido, por unanimidade, pelo Conselho Supremo Militar de Justiça (2/9/1865). Como capitão-de-fragata (CF), após ser ajudante-de-ordens do chefe de Esquadra José Joaquim Inácio (futuro Visconde de Inhaúma), recebeu o comando do Encouraçado *Baía* e seguiu para a Guerra do Paraguai.

– Serviços de guerra no Paraguai: Comandando o Encouraçado *Baía*, chegou a Montevidéu a 12/2/1866; a 26 e 27/3/1866 entrou em combate com chatas artilhadas paraguaias; protegeu o deslocamento do exército aliado para a invasão do Paraguai; bombardeou o Forte Itapiru e o acampamento inimigo de Paso de la Pátria nos dias 16, 17 e 18/4/1866, bem como as fortificações de Curuzu e Carupaiti em 1º, 2 e 29/9/1866. Pela execução do reconhecimento de Curupaiti em 8/1/1867, foi elogiado por Inhaúma. Ao ser promovido a capitão-de-mar-e-guerra (CMG), recebeu o Comando da Terceira Divisão da Esquadra em operação no Paraguai. Como chefe de Divisão, fez parte do reconhecimento de Curupaiti a 2/2/1867, pelo que foi elogiado por Inhaúma; "entrou em fogo" nos dias 3/4 e 1º e 29/5/1867; tomou parte no forçamento de Curupaiti, pelo qual foi agraciado com a Dignatária da Imperial Ordem do Cruzeiro; apoiou o forçamento de Humaitá em 19/2/1868, recebendo elogio de Inhaúma ("Ao *Lima Barros* e ao *Silvado* coube o lugar de maior perigo e por isso também o de maior honra. (O *Lima Barros* [CF Garcindo de Sá] e o *Silvado* [CT Jerônimo Gonçalves] posicionaram-se em frente à Bateria Londres, a mais poderosa de Humaitá.) Em nome da Nação brasileira, da honra e do brio, dirijo meus louvores aos senhores – chefe da Segunda Divisão [chefe Rodrigues], Comandantes, oficiais e guarnições (...) A esta divisão, e particularmente a este navio [*Brasil*], se deve em grande parte a nossa vitória, sem a sua coadjuvação mais penosa teria sido à Terceira Divisão a importante operação que praticou"). Em 2/3/1868, resistiu bravamente ao ataque dos paraguaios que pretendiam capturar navios brasileiros, quando encontrou a morte em conseqüência de 13 ferimentos de espada e punhal.

BIBLIOGRAFIA BÁSICA

(1) FRAGOSO, Augusto Tarso (General de Divisão). *História da Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai*, Rio de Janeiro: Imprensa do Estado-Maior do Exército, 1934, (5 vol. - 1.873 pág.)

(2) THOMPSON, George. *La Guerra del Paraguay*, Asunción, Paraguay: [s.n.], 1869 (1ª edição em Buenos Aires) (260 páginas)

BIBLIOGRAFIA

(3) A.B.C. *La Guerra de la Triple Alianza*. Assunción, Paraguay: Edition Azeta S/A, s/data. (Coletânea de fascículo de revista. 768 páginas)
(4) BARRAN, José Pedro. *Historia uruguaya* (Tomo IV – Apogeu y crisis del Uruguay pastoril y caudilhesco). Montevidéu, Uruguai: Ed. Banda Oriental la Republica, 1998 (155 pàginas)
(5) BENITEZ, Luiz G. (Professor). *Manual de Historia del Paraguay*, Assunción, Paraguay, s/data (200 páginas)
(6) CHIAVENATO, Júlio José. *Genocídio americano: a Guerra do Paraguai*. Rio de Janeiro: Círculo do Livro, s/data (224 páginas)
(7) H.P.C. Passagem de Humaitá. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, 1909, p. 1.553 a 1.565.
(8) MARCO, Miguel Angelo de. *La Guerra del Paraguay*. Buenos Aires, Argentina: Grupo Editorial Planeta, 1995 e 2003 (350 páginas)
(9) SCHNEIDER, Louis. *A Guerra da Tríplice Alliança contra o Governo da Republica do Paraguay*. (3º volume, 1º fascículo) Rio de Janeiro. Imprensa do Estado-Maior do Exército, 1924. (418 páginas)
(10) VINHAES, Augusto. Passagem de Humaitá. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, 1928, p. 1.157 a 1.165.
(11) TAVARES, Raul (Capitão-de-Fragata). A Passagem de Humaitá. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, Ano XLVI, nº 7 e 8, p. 633-695.
(12) A PASSAGEM DE HUMAITÁ. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, 1908, p. 1.293-1.298. (Editorial)
(13) A PASSAGEM DE HUMAITÁ. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, 1921, p. 669-673. (Editorial)

FONTES CITADAS NA BIBLIOGRAFIA BÁSICA CITADA EM (1)

(14) BORMANN, José Bernardino (coronel brasileiro). *História da Guerra do Paraguai*. Curitiba. [s.n.], 1897.
(15) CAXIAS, Marquês de. *Diário do Exército em Operações* (de 1º/7/1867 a 9/2/1869). [s.n.d.]
(16) CENTURION, Juan Crisóstomo (Paraguaio). *Memórias del coronel Juan Crisostomo Centurión* ou *Reminiscências históricas sobre a Guerra do Paraguai*. [s.n.d.]
(17) CERQUEIRA, Dionísio (General). *Reminiscência da Campanha do Paraguai* – 1865-1870. Rio de Janeiro [s.n.d.]
(18) GARMÊNIA, José Inácio (Oficial do Exército argentino). *Campañas de Humaytá*. Buenos Aires: [s.n.], 2ª edição. 1901.
(19) JACEGUAY, Artur de. *De aspirante a almirante*. [s.n.d.]
(20) JOURDAN, Emilio (brasileiro). *Atlas Histórico da Guerra do Paraguai*, Rio de Janeiro: [s.n.], 1871.
(21) JOURDAN, Emilio (brasileiro). *Guerra do Paraguai*: [S.l.], 1871. [s.n.]
(22) MITRE, Bartolomé (argentino). *Guerra del Paraguay* (Arquivos do General Mitre).
(23) OSÓRIO, Fernando Luis (filho). *História do General Osório*, Vol. I, Rio de Janeiro: [s.n.], 1894.
(24) OSÓRIO, Fernando Luis (neto); OSÓRIO, Joaquim Luis (neto). *História do General Osório*, Vol. II, Rio de Janeiro: [s.n.], 1895.
(25) OURO PRETO, Visconde de. *A Marinha d'Outr'ora*. Rio de Janeiro: [s.n.]. 1894.
(26) PALLEJA, Leon (Coronel uruguaio). *Diario de la Campaña de las Fuerzas Aliadas contra el Paraguay* (22/6/1865 a 17/7/1866). [s.n.d.]
(27) RESQUIN, Francisco Isidoro (General paraguaio). *Dados históricos de la Guerra del Paraguay com la Triple Alianza*. [s.l.:s.n.], 1896.
(28) SILVEIRA, Carlos Balthazar da. *A campanha do Paraguai*. Rio de Janeiro: [s.n.] 1900.

GUERRA DE QUARTA GERAÇÃO: IMPLICAÇÕES PARA A MARINHA DO BRASIL*

"Quando os homens vivem sem uma autoridade para impor respeito, a vida se transforma numa guerra de todos contra todos! Não há lugar nem para o trabalho, pois seus frutos são incertos. E o que é pior: haverá sempre o medo e o grande risco da morte violenta. A vida do homem se torna pobre, triste, sem esperanças, bruta e curta!"
(Thomas Hobbes, *O Leviatã*)

"Há três espécies de homens... Os vivos, os mortos e os que andam no mar."
(Platão, 427-347 a.C.)

EDUARDO ITALO PESCE**

SUMÁRIO

Introdução
Gerações da guerra
Conflitos de quarta geração
Adaptabilidade e versatilidade
Transformação do Poder Naval
Marinha de quarta geração
Segurança e proteção no mar
Cooperação internacional
Configuração e meios
Marinha costeira e fluvial
Tropa anfíbia da Marinha
Marinha de águas profundas
Conclusão

* Trabalho submetido à *Revista Marítima Brasileira* no início de janeiro de 2008. As análises referem-se à conjuntura interna e externa do final de 2007.

** Especialista em Relações Internacionais, professor no Centro de Produção da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (Cepuerj), colaborador permanente do Centro de Estudos Político-Estratégicos da Escola de Guerra Naval (Cepe/EGN) e membro do U. S. Naval Institute. Colaborador freqüente da *Revista Marítima Brasileira*.

INTRODUÇÃO

A crise do Estado nacional no Brasil, neste início de século, faz-se acompanhar por uma profunda crise nas suas Forças Armadas, criando grave risco para a soberania e a segurança nacionais. Ao colapso das Forças Armadas de um Estado soberano costuma seguir-se, após um curto espaço de tempo, o do próprio Estado. Basta lembrar os exemplos da Rússia imperial em 1917 e da União Soviética em 1991.[1]

É inegável que a face da guerra está mudando, e isso vem afetando profundamente as Forças Armadas em todos os países – inclusive no Brasil. Mas como separar o que é fato do que é mito ou "factóide"? Novos conceitos doutrinários, aparentemente revolucionários, possuem forte carga de propaganda ideológica e – exatamente por isso – devem ser examinados com extremo cuidado.[2]

A produção intelectual divergente – inclusive baseada na "leitura heterodoxa" de fontes e autores estrangeiros – é essencial para a obtenção da autonomia de pensamento. No Brasil, porém, a produção convergente e o mimetismo cultural constituem regra geral. Isto cria sérios inconvenientes, pois acabamos por copiar soluções importadas, nem sempre aplicáveis à nossa realidade.[3]

Este artigo propõe-se a analisar alguns aspectos estratégicos, doutrinários e organizacionais, decorrentes do conceito de guerra de quarta geração (G4G), e sua possível aplicabilidade para a Marinha do Brasil no século XXI. O texto baseia-se em fontes e bibliografia ostensivas e em avaliações do próprio autor, não refletindo pontos de vista oficiais nem interesses comerciais.

GERAÇÕES DA GUERRA

Guerra de quarta geração (G4G) é o conflito multidimensional, envolvendo ações em terra, no mar, no ar, no espaço exterior, no espectro eletromagnético e no ciberespaço – nas quais o "inimigo" pode ser não um Estado organizado, mas um grupo terrorista ou outra organização criminosa qualquer. Em poucas palavras: é a perda, pelo Estado, do monopólio dos conflitos armados.[4]

Tal monopólio resultou do Tratado de Westfália de 1648, que pôs fim à Guerra dos Trinta Anos. A partir daquele tratado, que também marcou o fim das guerras privadas e o declínio das tropas de mercenários, desenvolveram-se os modernos Estados nacionais soberanos – com suas Marinhas e seus Exércitos permanentes – e as várias gerações de conflitos interestatais, assim como as relações internacionais na forma em que as conhecemos.

A guerra de primeira geração (G1G), que perdurou da segunda metade do século XVII até meados do século XIX, caracterizou-se pela rigidez das táticas e formações lineares, em terra ou no mar. A Revolução

1 Cf. Eduardo Italo Pesce, "Forças Armadas, Estado e sociedade", *Revista Marítima Brasileira 119* (1/3): 93-108, Rio de Janeiro, jan./mar. 1999.

2 Cf. Eduardo Italo Pesce & Iberê Mariano da Silva, *Um Exército para a conjuntura estratégica atual* (Rio de Janeiro, abril de 2007), p. 4. Trabalho registrado no Escritório de Direito Autoral da Fundação Biblioteca Nacional (EDA/FBN) em 10/4/2007.

3 Cf. Eduardo Italo Pesce, "Uma Marinha de quarta geração para o Brasil", *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 10, 11 e 12/11/2007, p. 2 (Opinião).

4 Cf. Eduardo Italo Pesce & Iberê Mariano da Silva, "O que é guerra de quarta geração?", *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 1, 2 e 3/9/2007, p. 2 (Opinião). Cf. também William S. Lind, "Compreendendo a Guerra de Quarta Geração", *Military Review* (Ed. em português): 12-17, Washington, jan./fev. 2005.

Industrial tornaria tais métodos de combate obsoletos, dando origem à guerra de segunda geração (G2G), a qual incorporou o poder de fogo dos novos armamentos, produzidos em massa pelas indústrias.

A evolução da G2G culminou com a Primeira Guerra Mundial. Durante aquele conflito, foram empregados os meios que permitiriam o desenvolvimento da guerra de terceira geração (G3G), como o carro de combate, o submarino e a aviação. A G3G mudaria a orientação das táticas militares, do poder de fogo para a combinação de movimento e fogo, isto é, do atrito para a manobra.

Desde a Segunda Guerra Mundial, as táticas e doutrinas da G2G e da G3G coexistem nas Forças Armadas de quase todos os países do mundo. O Brasil também assimilou tais ensinamentos, por influência estrangeira e pela experiência de combate das Forças Armadas brasileiras durante aquele conflito.[5]

No caso do Exército, a influência estrangeira deveu-se à Missão Militar Francesa, de 1922 até pouco antes da guerra, e à cooperação com os norte-americanos, durante e depois do conflito. Na Marinha deveu-se à Missão Naval norte-americana, a partir de 1922. A Força Aérea, criada em 1941 sob inspiração alemã e italiana, logo assimilou a influência norte-americana. Em 1952, o Brasil assinou um acordo militar com os Estados Unidos, rompido em 1977.

Os conflitos periféricos do período da Guerra Fria levariam ao desenvolvimento da guerra de quarta geração (G4G). O surgimento das armas nucleares, em 1945, contribuiu para tornar a guerra entre grandes potências demasiadamente perigosa. Desde então, os conflitos locais ou regionais (envolvendo inclusive atores não-estatais) vêm proliferando e tendem a ser cada vez mais comuns.[6]

O contexto estratégico pós-Guerra Fria lembra, em alguns aspectos, o período 1815-1914. Neste período, houve poucos conflitos entre as grandes potências européias, cujas Forças Armadas (Exércitos e Marinhas) mantiveram-se em atividade, atuando principalmente em guerras periféricas, no "policiamento" dos mares e na manutenção da ordem nos impérios coloniais.[7]

CONFLITOS DE QUARTA GERAÇÃO

O terrorismo dito "fundamentalista" é uma das manifestações do fenômeno de proliferação de conflitos, acima mencionado. Os ataques ao World Trade Center e ao Pentágono, em 11 de setembro de 2001, constituem um ponto de virada fundamental na trajetória dos conflitos de quarta geração.

Desde então, o mundo tem vivido uma espécie de "conflito de baixa intensidade permanente", sujeito a surtos periódicos de média ou alta intensidade.[8] É um conflito "não-westfaliano", pois as partes em luta não são necessariamente Estados. Os meios empregados não são obrigatoriamente ou predominantemente militares, nem estão necessariamente sob controle estatal.

O terrorismo internacional é uma ameaça a ser combatida pelos órgãos de inteligência e segurança dos Estados, e não pelo emprego de força militar convencional. As invasões do Afeganistão e do Iraque por

5 Ibidem.

6 Cf. Pesce & Da Silva, "O que é guerra de quarta geração?", Op. cit. Cf. também Martin Van Creveld, "Guerra em 2025", *Revista da Escola de Guerra Naval* (8): 6-19, Rio de Janeiro, dez. 2006.

7 Cf. Norman Friedman, *Seapower as Strategy: Navies and National Interests* (Annapolis: Naval Institute Press, 2001), pp. 1-8 et passim.

8 Cf. Pesce & Da Silva, "O que é guerra de quarta geração?", Op. cit. Cf. também Van Creveld, Op. cit. Cf. ainda Lind, "Compreendendo a Guerra de Quarta Geração", Op. cit.

coalizões lideradas pelos EUA são exemplos de emprego politicamente mal-sucedido das Forças Armadas contra ameaças terroristas (reais ou não), que resultaram num agravamento do problema.

Ao invadir países periféricos e destruir seu Estado, eliminando o precário equilíbrio de forças interno, a superpotência hegemônica e seus aliados estabeleceram o caos no território desses países e criaram condições propícias à proliferação de grupos insurgentes de quarta geração. O Estado, ainda que em condições precárias de funcionamento, deve ser preservado, pois é uma barreira entre a civilização e a barbárie.[9]

Os conflitos de quarta geração podem levar ao colapso e à destruição de Estados.[10] Em tal contexto, o objetivo de um agressor (seja este outro Estado ou não) pode muito bem ser a desestabilização do Estado adversário. Em certos casos, a identidade do agressor pode até ser mantida em segredo.

A destruição de um Estado pode ser conseguida – intencionalmente ou não – por outros meios que não os militares. A fim de "conquistar" um país, é possível destruir sua economia e seu sistema político, assim como sua coesão interna e sua identidade cultural, sem necessidade de empregar força militar.

No contexto da G4G, os ataques à segurança de um Estado podem partir de outros Estados, mas também de conglomerados multinacionais, organizações terroristas ou cartéis de narcotraficantes. Desse modo, uma coalizão de facções ideológicas ou criminosas – com ramificações internas e externas – poderia "declarar guerra" ao Estado brasileiro. Será que o Brasil estaria preparado para tal possibilidade?[11]

Os conflitos de quarta geração podem levar ao colapso e à destruição de Estados. Em tal contexto, o objetivo de um agressor (seja este outro Estado ou não) pode muito bem ser a desestabilização do Estado adversário. Em certos casos, a identidade do agressor pode até ser mantida em segredo

Este tipo de conflito é uma guerra sem escrúpulos, na qual o alvo pode ser qualquer um, não importando as conseqüências. Conseqüentemente, é uma guerra sem ética e sem honra, baseada freqüentemente na covardia. É também uma guerra sem "critério de parada", pois nela não existe convicção de derrota, nem há ninguém para capitular.

A G4G é também uma guerra sem limites, na qual perdem validade prática as Convenções de Genebra e as normas da Organização das Nações Unidas (ONU), e não há ninguém (leia-se, nenhum Estado) para assumir a responsabilidade pelos excessos cometidos. Como diria Hobbes, é a "guerra de todos contra todos".[12]

9 Ibidem.

10 Cf. Pesce, "Uma Marinha de quarta geração para o Brasil", Op. cit. Cf. também William S. Lind, "Mahan or Corbett?", *Defense and the National Interest*, 23 Oct. 2007. Disponibilizado em http://www.d_n_i.com/lind/.

11 Cf. Pesce & Da Silva, "O que é guerra de quarta geração?", Op. cit.

12 Ibidem.

ADAPTABILIDADE E VERSATILIDADE

A capacidade militar dos Estados está passando por um processo de transformação, causado pelo advento da G4G. A adaptabilidade e a versatilidade são cada vez mais valorizadas. A importância relativa das forças e dos meios de guerra convencional vem diminuindo, enquanto que a das forças e dos meios para operações especiais e de inteligência vem aumentando.[13]

Contudo, isto não significa que os Estados possam abolir suas Forças Armadas regulares, substituindo-as por forças especiais ou de segurança interna, para combater o terrorismo e outras ameaças irregulares. Uma capacidade militar polivalente de pronto emprego será essencial – para fins de dissuasão assim como de defesa.[14]

Num futuro relativamente próximo, a guerra por recursos naturais cada vez mais escassos poderá tornar-se uma realidade – e isto deve ser considerado pelos Estados

Num futuro relativamente próximo, a guerra por recursos naturais cada vez mais escassos poderá tornar-se uma realidade – e isto deve ser considerado pelos Estados, no planejamento da sua defesa. Na busca pelo controle das reservas mundiais de petróleo, de jazidas de minérios estratégicos ou até mesmo da água potável do planeta, as grandes potências poderão empregar seu Poder Militar contra os territórios dos países em que tais recursos naturais estejam localizados.[15]

A fim de dissuadir ameaças contra sua segurança, defender seu espaço territorial e sua soberania e promover seus interesses nacionais no exterior, o Brasil deverá capacitar suas Forças Armadas para a realização de operações de tipo expedicionário. **Nosso país necessitará de uma Marinha oceânica e de uma Força Aérea com capacidade de pronta resposta a longas distâncias, além de um Exército com capacidade expedicionária.**[16]

O incremento da capacidade expedicionária das Forças Armadas seria perfeitamente compatível com a tradição histórica e a realidade estratégica do Brasil, país que participou ativamente de ambas as Guerras Mundiais (1917-18 e 1942-45), assim como de diversas operações de paz desde 1945. A Amazônia e o Atlântico Sul, áreas de interesse prioritário para a defesa nacional, podem ser considerados Teatros de Operações (TO) expedicionários.[17]

Entretanto, nosso país deve resguardar-se contra a possibilidade de tornar-se um "Estado sipaio da globalização".[18] Para evi-

13 Cf. Pesce & Da Silva, *Um Exército para a conjuntura estratégica atual*, Op. cit., p. 22. Cf. também Van Creveld, Op. cit.
14 Cf. Pesce, "Uma Marinha de quarta geração para o Brasil", Op. cit.
15 Cf. Pesce & Da Silva, *Um Exército para a conjuntura estratégica atual*, Op. cit., p. 4. Cf. também Eduardo Italo Pesce, "Amazônia, Atlântico Sul e operações expedicionárias", *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 24/01/207, p. 2 (Opinião).
16 Cf. Eduardo Italo Pesce, "Defesa nacional no Brasil" – In: CARVALHO, Joaquim F. et al. *O Brasil é viável? – Uma análise de aspectos críticos da realidade brasileira, seguida de esboço de diretrizes estratégicas para um projeto nacional* (São Paulo: Paz e Terra, 2006), pp. 165-179.
17 Cf. Pesce & Da Silva, *Um Exército para a conjuntura estratégica atual*, Op. cit., p. 7. Cf. também Pesce, "Amazônia, Atlântico Sul e operações expedicionárias", Op. cit.
18 N.A. – "Sipaio" era o nome dado ao soldado das tropas nativas indianas a serviço do Império britânico. Cf. Pesce & Da Silva, *Um Exército para a conjuntura estratégica atual*, Op. cit., p. 7.

tar tal risco, as Forças Armadas brasileiras só deveriam participar de operações no exterior quando estas tivessem lugar em áreas de efetivo interesse estratégico para o Brasil e atendessem a objetivos expressos de suas políticas externa e de defesa.[19]

Network-Centric Warfare (NWC), ou "guerra centrada na rede de dados", é o estilo de operações de uma força que opera como uma única rede virtual, na qual a transferência automática e rápida das informações permite a exploração mais eficaz de seu poder combatente. Entretanto, as redes de dados também apresentam problemas, em especial quanto à necessidade de suprimento contínuo de energia e ao volume de dados disponível em tempo real – capaz de gerar sobrecarga de informações.[20]

O conflito assimétrico talvez possa ser caracterizado como "a guerra do fraco contra o forte".[21] Quando os conflitos interestatais westfalianos eram predominantes, a "guerra assimétrica" era característica das insurreições, revoluções e guerras civis ou de libertação nacional. Contudo, em decorrência da perda do monopólio da guerra pelo Estado, a assimetria dos conflitos vem ganhando maior destaque.

Tal assimetria pode ser aplicada em benefício do mais forte, assim como do mais fraco. Os países ricos procuram tirar vantagem de sua superioridade tecnológica no campo militar para dissuadir, intimidar ou derrotar seus adversários. Os pobres normalmente dispõem de meios limitados, contando mais com sua engenhosidade, iniciativa e – sobretudo – com os fatores imponderáveis da guerra.[22]

Nos conflitos interestatais do século XXI, nem sempre o sucesso militar resultará em vitória. Esta será geralmente obtida por forças não-convencionais (ou por elementos não-estatais), empregando métodos e táticas da guerra de quarta geração (G4G). Normalmente, os Estados derrotados (e às vezes até os vencedores) se desintegrarão, tornando-se "Estados fracassados" (*failed states*).[23]

A desintegração de um Estado derrotado não constitui novidade. No século XX, isso ocorreu com a Rússia imperial, a Alemanha e o Japão, entre outros países. Só que agora os próprios vencedores poderão entrar num processo que leve ao seu colapso – ou a uma profunda transformação na natureza do seu regime político, a fim de garantir as conquistas obtidas em decorrência do sucesso militar.

TRANSFORMAÇÃO DO PODER NAVAL

O panorama mundial do Poder Naval está se alterando. A expansão econômica dos países asiáticos está sendo acompanhada por uma intensa expansão de suas atividades marítimas e navais. Japão, China e

19 Cf. Pesce & Da Silva, *Um Exército para a conjuntura estratégica atual*, Op. cit., pp. 7-8. Cf. também Oliveiros S. Ferreira, *Obstáculos à modernização do Exército*. Conferência proferida no Centro de Estudos Estratégicos do Exército – Brasília, 27/3/2007. Cf. ainda Oliveiros S. Ferreira, *A Ordem Internacional – Uma perspectiva divergente*. Palestra no seminário "Os 60 anos da Guerra Fria" – São Paulo: USP, 24/05/2007. Textos disponibilizados em http://www.oliveiros.com.br/.

20 Cf. Pesce & Da Silva, *Um Exército para a conjuntura estratégica atual*, Op. cit., p. 4. Cf. também Helmoed Römer Heitmann, "Assimetria e outras lendas", *Revista Marítima Brasileira 126* (10/12): 271-273, Rio de Janeiro, out./dez. 2006 (Revista de Revistas). Transcrito de *Jane's Defence Weekly*, London, 22 Aug. 2006, p. 23. Cf. ainda Iberê Mariano da Silva, "SoftWar", *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 11/11/2004, p. 2 (Opinião).

21 Cf. Sérgio Luiz Tratz, "Conflitos assimétricos: implicações para o planejamento político-estratégico – estudo de casos históricos", *A Defesa Nacional XCII* (804): 43-52, Rio de Janeiro, jan./abr. 2006.

22 Cf. Pesce & Da Silva, *Um Exército para a conjuntura estratégica atual*, Op. cit., p. 4. Cf. também Heitmann, Op. cit.

23 Cf. Pesce, "Uma Marinha de quarta geração para o Brasil", Op. cit. Cf. também Lind, "Mahan or Corbett?", Op. cit.

Coréia do Sul (no Oceano Pacífico), assim como Índia (no Oceano Índico) e Austrália (em ambos os oceanos), são os principais concorrentes nesta "corrida naval".[24]

Enquanto as principais potências navais da região Ásia-Pacífico estão expandindo suas Marinhas, com a obtenção de meios modernos e diversificados, no Ocidente (com exceção dos Estados Unidos) ocorre fenômeno inverso. Os navios de assalto anfíbio – indispensáveis às operações marítimas de tipo expedicionário – constituem uma das poucas exceções a este processo, pois seu número vem discretamente aumentando.[25]

Provavelmente, uma estratégia naval de quarta geração não será inspirada em Mahan, mas em Corbett. O primeiro visualizava uma "batalha decisiva" entre as Esquadras de duas grandes potências navais em disputa pelo "domínio do mar". O segundo propunha o emprego da guerra anfíbia por uma potência marítima contra a periferia vulnerável de um adversário continental.[26]

Uma estratégia naval de quarta geração não será inspirada em Mahan, mas em Corbett

As múltiplas ameaças oriundas da G4G vêm, de certa forma, contribuindo para o enfraquecimento dos Estados. Num sistema de Estados progressivamente mais fracos, a importância do transporte aquaviário (marítimo, fluvial e lacustre) aumentará. A terra se tornará cada vez mais perigosa, mas a água continuará a servir como "estrada líquida" relativamente segura, para a circulação de mercadorias e pessoas.

Para isso, o Poder Naval deverá controlar não só áreas marítimas, mas bacias hidrográficas, empregando grande número de unidades de menor porte, capazes de operar em águas costeiras ou fluviais. Tais unidades não dispensarão o apoio de navios maiores, capazes de operar, por períodos de tempo prolongados, ao largo do litoral de um país conflagrado.[27]

Tal visão poderá se materializar, mormente em regiões onde a presença efetiva do Estado é débil ou inexistente. É o caso da área de instabilidade do "novo mapa do Pentágono", que se estende do noroeste da América do Sul à África, ao Oriente Médio, à Ásia Meridional e ao Sudeste Asiático.[28]

Este mapa expressa a visão da superpotência hegemônica e divide o mundo em um "núcleo funcional" (*functioning core*), integrado pelos países onde existem uma economia de mercado e uma democracia representativa em condições razoáveis de funcionamento, e um "hiato não integrado" (*non-integrated gap*), constituído pelos países onde supostamente inexistem tais condições.[29]

O entorno estratégico do Brasil – que inclui a América do Sul, o Atlântico Sul, a África Ocidental e Meridional, a Antártica e os países de língua portuguesa – está

24 Cf. Paul Kennedy, "The Rise and Fall of Navies", *International Herald Tribune*, London, 5 Apr. 2007. Disponibilizado em http://www.iht.com/articles/2007/.
25 Ibidem.
26 Cf. Lind, "Mahan or Corbett?", Op. cit.
27 Cf. Pesce, "Uma Marinha de quarta geração para o Brasil", Op. cit. Cf. também Lind, "Mahan or Corbett?", Op. cit.
28 Cf. Pesce, "Uma Marinha de quarta geração para o Brasil", Op. cit. Cf. também Thomas P. M. Barnett, *The Pentagon's New Map: War and Peace in the Twenty-First Century* (New York: Putnam, 2004), passim. Mapa disponível em http://www.thomaspmbarnett.com/.
29 Cf. Barnett, Op. cit., passim.

quase todo localizado dentro dessa área conturbada (também conhecida como "fosso"), onde diversos países podem vir a se transformar em Estados fracassados (*failed states*) ou fora-da-lei (*rogue states*).

Durante o século XX, nosso país esteve normalmente distante dos principais focos de tensão do mundo. Este distanciamento foi o principal fator externo, que motivou a atitude de descaso da elite dirigente e dos "formadores de opinião", com relação à defesa nacional.[30] O fator interno primordial foi o envolvimento dos militares na política interna, em particular no período 1964-85.

Recentemente, ressurgiu certo interesse pelos assuntos de defesa, motivado pela percepção do enfraquecimento do poder relativo do Brasil na América do Sul, o qual, por sua vez, é resultante do processo de "sucateamen-to" imposto às Forças Armadas por diversos governos nas últimas duas décadas.[31] Contudo, ainda é cedo para afirmar que se trata de uma reversão de atitude, e não de um mero susto momentâneo.

No século XXI, o possível envolvimento do Brasil em conflitos interestatais poderia resultar – mesmo em caso de sucesso militar – num colapso do Estado. Portanto, um pressuposto básico de nossa política de defesa deve ser a necessidade de evitar tais conflitos – ou procurar mantê-los longe do território nacional.[32] Para isso, nossas Forças Armadas deverão ter a capacidade de realizar operações de tipo expedicionário.

O Brasil deve dispor de um Poder Naval capaz de operar não só nas águas jurisdicionais brasileiras (que constituem a "Amazônia Azul"), mas em toda a extensão do Atlântico Sul, assim como nas bacias fluviais do Amazonas e do Prata

MARINHA DE QUARTA GERAÇÃO

O Brasil deve dispor de um Poder Naval capaz de operar não só nas águas jurisdicionais brasileiras (que constituem a "Amazônia Azul"), mas em toda a extensão do Atlântico Sul, assim como nas bacias fluviais do Amazonas e do Prata. Não necessitamos de uma "Marinha de águas marrons", otimizada para operação em águas interiores, empregando meios flutuantes de porte modesto.[33]

O Brasil possui "três Marinhas em uma só": a Marinha de águas profundas (Esquadra); a tropa anfíbia da Marinha (Corpo de Fuzileiros Navais); e a Marinha costeira, fluvial e de atividades subsidiárias (forças distritais e serviço hidrográfico). A composição das forças navais, aeronavais e de fuzileiros navais reflete as missões atribuídas a seus diferentes componentes.

Cerca de um terço dos navios em serviço constitui a Esquadra, enquanto que dois ter-

30 Cf. Pesce, "Uma Marinha de quarta geração para o Brasil", Op. cit. Cf. também Eduardo Italo Pesce & Iberê Mariano da Silva, "Gigante enfraquecido", *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 15/6/2007, p. 2 (Opinião). Cf. ainda Barnett, Op. cit., passim.

31 Cf. "Editorial – Brasil obsoleto e vizinhos armados", *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 2/1/2008, p. A9 (País).

32 Cf. Pesce, "Uma Marinha de quarta geração para o Brasil", Op. cit. Cf. também Eduardo Italo Pesce & Iberê Mariano da Silva, "Gigante enfraquecido", *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 15/6/2007, p. 2 (Opinião).

33 Cf. Pesce, "Uma Marinha de quarta geração para o Brasil", Op. cit. Cf. também Eduardo Italo Pesce, "As 'águas marrons' e o Tridente de Netuno", *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 10/7/2007, p. 2 (Opinião).

ços integram as forças distritais e o serviço hidrográfico. Os meios aéreos incluem a Força Aeronaval (subordinada à Esquadra) e os esquadrões distritais. O CFN inclui a Força de Fuzileiros da Esquadra (FFE) e os grupamentos regionais, com seus respectivos meios.[34]

Nossa Marinha deve ser capaz de realizar operações nas quais o "inimigo" não é um Estado organizado, como as de interdição marítima ou de combate à pirataria, em águas próximas do litoral de países situados no nosso entorno estratégico. O colapso do Estado em tais países representaria grave ameaça à nossa segurança.

Em países à beira de um colapso, a atuação de uma força de paz pode assegurar as condições mínimas de segurança interna para o funcionamento do governo local ou de uma missão das Nações Unidas. O possível emprego limitado da força, nesses casos, não visa à obtenção da "vitória". Esta tem sido a tônica das operações realizadas sob os auspícios da ONU.

Os recursos humanos são o componente crítico da G4G

Nossa Marinha deve manter uma adequada capacidade anfíbia – para projetar o Poder Naval sobre terra ou para desempenhar ações humanitárias e apoiar operações de paz. Tal capacidade inclui a tropa de desembarque de fuzileiros navais, assim como os meios flutuantes e aéreos empregados nas operações anfíbias.[35]

Atualmente, os navios de assalto anfíbio, assim como os navios-aeródromos (NAe), são unidades de maior valor (UMV) no âmbito de uma força naval. Essas classes de navios constituem "sistemas de arquitetura aberta", especialmente adequados às operações de tipo expedicionário – nas quais a versatilidade e a adaptabilidade dos meios são essenciais.[36]

Os navios de escolta – indispensáveis em qualquer tipo de operação naval – são igualmente essenciais. Os submarinos são valiosos, por sua capacidade de realizar missões de inteligência, como as de reconhecimento e de infiltração ou extração de agentes. A ampliação da capacidade de apoio móvel e de reabastecimento no mar permitirá que as unidades operem em áreas marítimas distantes por períodos de tempo relativamente longos.

Os meios de contramedidas de guerra de minas também merecem destaque. Estes meios (assim como os de patrulha naval) são otimizados para operações em águas próximas do litoral, mas podem ser empregados em operações no exterior – se dispuserem do apoio móvel necessário. Nossa Marinha deve também dispor de sistemas de comando, controle, comunicações, computadores e inteligência (C4I) adequados.

Os meios necessários – cuja obtenção está prevista no Programa de Reaparelhamento da Marinha (PRM) – deverão, sempre que possível, ser produzidos no Brasil, empregando tecnologia própria ou cuja obtenção não esteja sujeita a veto político. Entretanto, tais meios serão inúteis, a menos que sejam operados e mantidos por pessoal altamente qualificado e motivado. Os recursos humanos são o componente crítico da G4G.[37]

34 Cf. Pesce, "As 'águas marrons' e o Tridente de Netuno", Op. cit.
35 Cf. Pesce, "Uma Marinha de quarta geração para o Brasil", Op. cit.
36 Cf. Eduardo Italo Pesce, "Um navio-aeródromo de helicópteros de assalto para a Marinha do Brasil", *Revista Marítima Brasileira 127* (7/9): 75-79, Rio de Janeiro, jul./set. 2007. Cf. também Eduardo Italo Pesce, "Uma Marinha oceânica para o Atlântico Sul", *Revista Marítima Brasileira 127* (4/6): 135-151, Rio de Janeiro, abr./jun. 2007.
37 Cf. Pesce, "Uma Marinha de quarta geração para o Brasil", Op. cit. Cf. também Pesce, "Uma Marinha oceânica para o Atlântico Sul", Op. cit.

SEGURANÇA E PROTEÇÃO NO MAR

Vista sob a ótica dos Estados, a conjuntura estratégica mundial do início do século XXI é caracterizada pela assimetria e concentração do poder, mas também pela ausência de antagonismos dominantes entre grandes potências. Isto favorece a consolidação de uma ordem marítima baseada no comércio e na cooperação entre as nações.[38]

Entretanto, o advento da G4G apresenta novos desafios para a comunidade marítima internacional. Tais desafios decorrem do surgimento (ou ressurgimento) de ameaças não-estatais, como o terrorismo e a pirataria, e da intensificação dos conflitos étnicos, religiosos ou sociais em diversas regiões do mundo.

Quaisquer interrupções nas atividades marítimas vitais poderiam causar enormes prejuízos ao Brasil, que depende do comércio exterior e do petróleo produzido no mar ou importado por via marítima. Só que, ao contrário da defesa no mar, que é atividade tipicamente militar, a segurança e a proteção no mar envolvem aspectos civis, podendo incluir atividades de:

(1) proteção de navios e instalações contra ameaças como terrorismo e pirataria;

(2) repressão ao narcotráfico, ao tráfico de armas, ao contrabando e à pesca ilegal;

(3) defesa do meio ambiente e proteção dos recursos naturais;

(4) controle de pandemias e outras ameaças à saúde pública;

(5) imposição das normas do tráfego marítimo;

(6) socorro a embarcações acidentadas; e

(7) salvaguarda da vida humana no mar (busca e salvamento).[39]

No Brasil, isso indica a conveniência de uma abordagem interministerial (ou "interagências", como dizem os anglo-saxões) para os assuntos ligados ao mar, uma vez que a Marinha não tem poder de polícia para atuar na repressão a crimes cometidos em águas sob jurisdição nacional. **A coordenação entre as agências deveria caber à Marinha, cujo comandante exerce as atribuições relativas à Autoridade Marítima.**

COOPERAÇÃO INTERNACIONAL

No Atlântico Sul, a Marinha do Brasil deve ter papel de destaque na segurança e proteção do tráfego marítimo e das demais atividades ligadas ao uso do mar. Para monitorar atividades ilícitas e responder a situações de emergência, poderia ser desenvolvida uma "rede marítima regional", com a participação das Marinhas de países da América do Sul e da África.

Há algum tempo, existem iniciativas regionais desse tipo no Mar Negro, no Mar Cáspio, no Estreito de Málaca e em outras áreas marítimas. Em 2005, a Marinha dos EUA lançou o conceito de uma rede internacional de segurança marítima, cuja denominação oficial é Parceria Marítima Global (*Global Maritime Partnership*), mas que já ficou conhecida como "A Marinha de mil navios" (*"The 1,000-ship Navy"*).[40]

De acordo com seus idealizadores, a iniciativa norte-americana não visa à formação de uma força naval internacional, mas

38 Cf. Eduardo Italo Pesce, "Parceria Marítima Regional do Atlântico Sul", *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 17/7/2007, p. 2 (Opinião). Cf. também Pesce, "Uma Marinha de quarta geração para o Brasil", Op. cit.

39 Cf. Pesce, "Parceria Marítima Regional do Atlântico Sul", Op. cit.

40 Cf. Pesce, "Parceria Marítima Regional do Atlântico Sul", Op. cit. Cf. também Pesce, "Uma Marinha oceânica para o Atlântico Sul", Op. cit.

ao estabelecimento de um ambiente marítimo cooperativo, no qual os países participantes possam trocar informações em benefício de todos.[41] No final de 2007, foi divulgada a nova Estratégia Marítima norte-americana, reforçando a idéia de cooperação internacional para a preservação da boa ordem no mar.[42]*

A cooperação marítima internacional teve sua utilidade prática recentemente demonstrada pela significativa redução da ocorrência de ataques de piratas à navegação internacional, no Estreito de Málaca e no Oceano Índico, obtida em função das informações disponibilizadas às Marinhas e guardas costeiras da região.[43]

Na área de interesse imediato do Brasil, já existe o Coordenador da Área Marítima do Atlântico Sul (Camas), cargo exercido em rodízio por um almirante brasileiro, argentino ou uruguaio.[44] O Paraguai também participa dessa parceria, decorrente do Tratado Interamericano de Assistência Recíproca (Tiar). Obviamente, os países africanos banhados pelo Atlântico Sul estão excluídos do Tiar e integrados a uma área marítima diferente.[45]

O litoral africano, é bom frisar, é a única área do Atlântico Sul onde há ocorrência comprovada de ataques de piratas. A imprensa tem tendência a exagerar, classificando como "pirataria" simples roubos a mão armada.[46] Outro risco que costuma ser exagerado é a possível associação de piratas (que desejam manter suas atividades em segredo) com terroristas (que desejam publicidade para seus ataques).[47]

A consolidação das áreas marítimas do Atlântico Sul ocidental e oriental ampliaria consideravelmente a cobertura regional e o acesso – pelo Brasil e pelos demais participantes – a informações referentes ao tráfego marítimo em toda a extensão deste oceano.[48] O Brasil conta atualmente com o Sistema de Informações do Tráfego Marítimo (Sistram), cuja área de cobertura é limitada.[49]

Para renovar e modernizar os meios de patrulha naval e inspeção naval, seria necessário obter navios e aeronaves em número adequado para as Marinhas dos países participantes. Para modernizar os sistemas C^4I, seria preciso obter novos sensores e ampliar a capacidade de processamento de dados e informações.

Esta rede de segurança e proteção marítima, denominada Parceria Marítima Regional do Atlântico Sul em português, incluiria plataformas fixas e móveis, com sensores instalados a bordo de navios e aeronaves ou no

41 Ibidem.

42 Cf. Thad Allen, James T. Conway & Gary Roughead, "A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower", *USNI Proceedings 133* (11/1,257): 14-20, Annapolis, Nov. 2007.

* Ver matéria nesta edição da *RMB* às págs. _____.

43 Cf. Wendell Minnick, "Threats Decline in the Malacca Strait: International Military Cooperation Curtails Piracy", *Defense News 22* (15): 1 and 8, Washington, 9 Apr. 2007.

44 Cf. Pesce, "Parceria Marítima Regional do Atlântico Sul", Op. cit. Cf. também Pesce, "Uma Marinha oceânica para o Atlântico Sul", Op. cit.

45 Ibidem. Cf. também André Luiz de Mello Braga, "As novas tendências na condução do CNTM: Uma visão sobre a doutrina adotada pela AMAS", *Revista da Escola de Guerra Naval* (09): 53-66, Rio de Janeiro, jun. 2007.

46 Cf. Pesce, "Parceria Marítima Regional do Atlântico Sul", Op. cit. Cf. também Pesce, "Uma Marinha oceânica para o Atlântico Sul", Op. cit.

47 Cf. Minnick, Op. cit.

48 Cf. Pesce, "Parceria Marítima Regional do Atlântico Sul", Op. cit. Cf. também Pesce, "Uma Marinha oceânica para o Atlântico Sul", Op. cit.

49 Cf. Edmundo Augusto dos Reis Monteiro da Cunha, "Sistram – A evolução de um sistema de apoio ao SAR para uma ferramenta de C^2I", *Revista Marítima Brasileira 127* (7/9): 187-192, Rio de Janeiro, jul./set. 2007 (Seção CAAML).

espaço (em satélites), bem como em plataformas de extração de petróleo no mar, em instalações costeiras ou no leito marinho. A idéia é maximizar o número de nós e sensores da rede, a fim de aumentar sua eficácia.

A Operação Atlasur já é um embrião da idéia aqui apresentada. Esta operação multinacional de adestramento é realizada a cada dois anos, no litoral da América do Sul ou da África, envolvendo unidades das Marinhas do Brasil, da Argentina, do Uruguai e da África do Sul.

Caberia ao Brasil dar o primeiro impulso no processo de integração marítima dos países das vertentes sul-americana e africana do Atlântico Sul. A ampliação significativa no número de Marinhas participantes na Operação Atlasur seria um importante passo no rumo desejado.[50]

O vácuo de poder, causado pela omissão do Brasil, já está sendo preenchido

O vácuo de poder, causado pela omissão do Brasil, já está sendo preenchido. Os EUA estão instalando um sistema de sensoriamento nas ilhas de São Tomé e Príncipe, na costa africana, para vigiar parte do Oceano Atlântico e reprimir o tráfego ilícito de navios. A recente criação do African Command (Africom), no âmbito das Forças Armadas dos EUA, indica um aumento sensível do interesse pela África.[51]

CONFIGURAÇÃO E MEIOS

Para atuar na defesa nacional e em tarefas ligadas à segurança e à proteção, no ambiente marítimo ou fluvial, nossa Marinha de quarta geração deverá ser constituída por meios flutuantes, aéreos e de fuzileiros navais capazes de operar em todos os cenários previstos. Deverá ser capaz de atuar ao longo de todo o espectro de intensidade do emprego da força, com ênfase (por razões práticas) nos conflitos de baixa e média intensidade.[52]

No ambiente marítimo, a Marinha do Brasil deverá ser capaz de atuar efetivamente em toda a extensão do Atlântico Sul – e não apenas na área sob jurisdição nacional, conhecida como "Amazônia Azul". As unidades da Esquadra podem, sempre que necessário, operar em áreas relativamente próximas do litoral brasileiro. Entretanto, os navios de menor porte das forças distritais não têm autonomia suficiente para integrar grupos-tarefa em operações no exterior.

Nas águas costeiras e fluviais, os meios de combate necessários deverão estar plenamente capacitados a atuar de forma agressiva, em operações reais de emprego da força contra qualquer tipo de oponente. As tarefas subsidiárias e de apoio humanitário, cuja importância também é fundamental, podem ser realizadas por meios que – embora menos sofisticados – devem ser adequados às suas missões.

A manutenção de uma capacitação polivalente é essencial à nossa Marinha, para que esta possa manter-se tecnologicamente e doutrinariamente atualizada, a fim de defender com maior eficácia a soberania e os interesses do Brasil no mar. O paradigma das "três

50 Cf. Pesce, "Parceria Marítima Regional do Atlântico Sul", Op. cit. Cf. também Pesce, "Uma Marinha oceânica para o Atlântico Sul", Op. cit.

51 Ibidem. Cf. também Pat Anderson, "Taking Africa Seriously", *USNI Proceedings 133* (10/1,256): 36-41, Annapolis, Oct. 2007.

52 Cf. Pesce, "As 'águas marrons' e o Tridente de Netuno", Op. cit. Cf. também Pesce, "Uma Marinha oceânica para o Atlântico Sul", Op. cit.

Marinhas em uma só" destaca a existência de três componentes operativos, destinados a atuar em ambientes específicos.

A análise das necessidades próprias de cada componente será feita em ordem inversa, com relação àquela em que os três componentes foram apresentados. Começará pela Marinha costeira e fluvial (forças distritais e serviço hidrográfico), seguindo-se a tropa anfíbia da Marinha (Corpo de Fuzileiros Navais) e finalmente a Marinha de águas azuis (Esquadra).[53]

MARINHA COSTEIRA E FLUVIAL

A maioria dos navios em serviço continuaria a integrar as forças distritais, para operações em áreas costeiras e fluviais. A vigilância da área marítima sob jurisdição do Brasil é realizada pelos navios-patrulha (NPa) e rebocadores de alto-mar (RbAM) que constituem os atuais Grupamentos de Patrulha Naval do Sul (Rio Grande), Sudeste (Rio de Janeiro), Nordeste (Natal) e Norte (Belém).

Com relação aos NPa, a ênfase deveria ser na obtenção de unidades maiores (1.000 a 1.500 t de deslocamento carregado), bem armadas e capazes de permanecer no mar por períodos de tempo prolongados (várias semanas), sem necessidade de reabastecer. Do mesmo modo, os RbAM deveriam ser capazes de realizar operações de socorro a navios mercantes de grande porte (ou a unidades navais avariadas), em áreas situadas à distância do litoral.

Os meios flutuantes para operações fluviais integram as Flotilhas do Amazonas (Manaus) e de Mato Grosso (Ladário) – embora os navios sediados em Belém também tenham capacidade de operar na calha principal do Amazonas. Os atuais navios-patrulha fluviais (NPaFlu) são navios polivalentes, capazes de patrulhar os rios da Amazônia ou prestar atendimento às populações ribeirinhas. Sua atuação é complementada por navios de assistência hospitalar (NAsH).

A construção de uma classe de canhoneiras fluviais bem armadas, de baixo calado e otimizadas para emprego em combate nos rios da Amazônia, seria conveniente. Outros navios especializados, para apoio a operações ribeirinhas (operações anfíbias fluviais) ou apoio logístico móvel, também seriam necessários. Já os meios destinados a operações no Pantanal Mato-Grossense teriam deslocamento e dimensões menores.

Os navios-varredores (NV) atualmente em serviço integram a Força de Minagem e Varredura (ForMinVar), sediada em Salvador. Sua substituição por unidades atualizadas e modernas, preferencialmente com dupla capacidade de emprego (como varredor ou caça-minas), é uma necessidade. A obtenção de algum tipo de navio-tênder de apoio móvel para tais unidades ampliaria o alcance geográfico de suas operações.

Os meios do serviço hidrográfico integram o Grupamento de Navios-Hidroceanográficos (GptNHo), subordinado à Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), ou atuam nas áreas de jurisdição dos Distritos Navais (DN). Estes navios vêm realizando levantamentos e pesquisas na plataforma continental brasileira e na Antártica, bem como atuando na manutenção dos sistemas de sinalização náutica. Sua substituição por unidades mais modernas é necessária.

TROPA ANFÍBIA DA MARINHA

No contexto das operações expedicionárias, a projeção de poder sobre terra ocupa lugar de destaque entre as tarefas desempenhadas pelo Poder Naval. Os fuzileiros navais, assim como os NAe e os navi-

53 Ibidem.

os de assalto anfíbio, são componentes fundamentais da capacidade de projeção do Poder Naval sobre terra.

Podemos afirmar que, na prática, o Corpo de Fuzileiros Navais é a única tropa expedicionária de pronto emprego (100% profissional) atualmente disponível no Brasil.[54] Esta tropa deve estar permanentemente apta a embarcar para o exterior, a fim de tomar parte em operações de paz sob os auspícios da ONU ou em operações de combate.

Para manter o alto grau de disponibilidade operativa, necessário à manutenção dos compromissos internacionais que vierem a ser assumidos pelo Brasil, será essencial o adestramento realista e constante das unidades do CFN, assim como a obtenção de material moderno e adequado às suas necessidades específicas (que são distintas das do Exército), nas quantidades necessárias ao adestramento e ao emprego real.

Nas operações de G4G, as forças de operações especiais (fuzileiros navais, paraquedistas, comandos e forças especiais) são indispensáveis para o sucesso. Os nossos fuzileiros navais constituem um "núcleo de excelência" no âmbito da Marinha e das Forças Armadas brasileiras. Este núcleo deve ser mantido em permanente atualização e expandido de acordo com as necessidades.

MARINHA DE ÁGUAS PROFUNDAS

A Esquadra constitui o principal componente operativo do Poder Naval brasileiro. Atualmente, conta com menos de um terço das belonaves em serviço. Nos últimos anos, o número de navios que deu baixa foi bem inferior ao de novas unidades incorporadas. O número de navios de escolta caiu para 14, e o de navios de desembarque e transporte para apenas quatro.[55]

O PRM prevê a modernização de algumas unidades da Esquadra brasileira, bem como a construção ou compra (em segunda mão) de unidades adicionais. As fragatas classe *Greenhalgh* e as corvetas classe *Inhaúma* poderão ser modernizadas, uma nova classe de fragatas poderá ser construída e o desenvolvimento do projeto de um sucessor para o NAe *São Paulo* deverá ser iniciado.

Pesquisas realizadas pela Marinha dos EUA indicam que, para ser empregado com eficácia na projeção de poder sobre terra e no controle de áreas marítimas, um NAe não pode operar com menos de 60 aeronaves de combate. De acordo com tal linha de pensamento, um navio dessa classe deveria ter, como parâmetro mínimo, um deslocamento carregado de 60 a 70 mil toneladas.[56] Esta tendência terá que ser cuidadosamente avaliada pela Marinha do Brasil.

A modernização e a construção de submarinos no Brasil deverão ser retomadas, com a modernização das classes *Tupi* e *Tikuna* e a construção de uma nova classe de submarinos de propulsão convencional diesel-elétrica. O projeto de um submarino nuclear de ataque (SNA) deverá ser desenvolvido. Aparentemente, os recursos para conclusão da montagem do reator-protótipo Renap-11 em Aramar (Iperó, SP) estão assegurados.

Com relação a navios especializados para apoio às operações anfíbias, existe o projeto nacional de um navio-transporte de apoio (NTrAp). Pelo menos um navio de desembarque-doca (NDD) poderá ser modernizado, e já foi adquirido e incorporado um segundo navio de desembarque de carros de combate (NDCC), batizado como *Garcia d'Ávila*. Outras unidades poderão ser construídas ou obtidas em segunda mão.

54 Cf. Pesce & Da Silva, *Um Exército para a conjuntura estratégica atual*, Op. cit.
55 Cf. Pesce, "Uma Marinha oceânica para o Atlântico Sul", Op. cit.
56 Cf. Eduardo Italo Pesce, "Navio-aeródromo: tamanho é documento?", *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 16/08/2006, p. 2 (Opinião).

O desenvolvimento da G4G e a ênfase nas operações expedicionárias provocaram, nas Marinhas de diversos países, uma verdadeira "febre" de aquisição de navios de assalto anfíbio. A "corrida naval" do início do século XXI difere da que teve lugar há cem anos. Desta vez, as "estrelas" mais visíveis da competição não são os encouraçados tipo *"dreadnought"*, mas os navios-aeródromos de helicópteros de assalto (NAeHA).[57]

Uma variedade de unidades desse tipo (com ou sem doca para embarcações) está entrando em serviço ou encontra-se em construção em diversos países. O número de Marinhas capazes de operar com aeronaves de asa fixa, a bordo de um ou mais NAe, permanece relativamente pequeno – mas, em compensação, está aumentando o das que optam pela aquisição de um ou mais NAeHA.[58]

Um NAeHA é basicamente um navio dotado de convés de vôo contínuo e hangar para helicópteros, capaz de transportar tropas e equipamentos que são desembarcados em vagas de assalto, com emprego do helitransporte.[59] Tais navios possuem superestrutura em "ilha", a boreste do convôo.

Na terminologia adotada internacionalmente, as unidades mais simples, otimizadas para operar com meios aéreos, sem doca para embarcações de desembarque, são conhecidas como LPH. As unidades polivalentes, dotadas de doca para embarcações na popa, são designadas como LHD ou LHA.

Em trabalho anterior, foi proposta a construção de um NAeHA de tipo simples (LPH) para a Marinha do Brasil.[60] Além de ter custo de obtenção e operação relativamente baixo, este navio teria dupla capacidade de emprego, em operações anfíbias ou de controle de área marítima.

Este navio não teria doca, mas o hangar de helicópteros também poderia ser empregado para transportar viaturas terrestres, desembarcadas por rampas do tipo *Roll-On-Roll-Off* (Ro-Ro) situadas na popa e a boreste.[61] Uma opção possível seria desenvolver o projeto tomando por base o casco de um navio mercante Ro-Ro ou porta-contêineres.[62]

A ampliação da capacidade de apoio logístico (reparo móvel e reabastecimento no mar) de nossa Esquadra é um aspecto vital, mas pouco comentado. Falta-lhe um navio-oficina ou tênder, capaz de apoiar os deslocamentos dos grupos-tarefa. Os submarinos também seriam beneficiados pelo apoio de um navio-tênder. O número de navios-tanque (NT) é insuficiente, e não há navios de apoio logístico (NApLog) multiproduto, para reabastecimento no mar.

CONCLUSÃO

Como vimos neste trabalho, a guerra de quarta geração (G4G) é caracterizada pela perda do monopólio do Estado sobre os conflitos armados. As guerras do século XXI tendem a ser conflitos "não-westfalianos", podendo incluir a participação de atores não-estatais – como grupos terroristas ou organizações criminosas transnacionais.

No ambiente marítimo, a ênfase está passando da guerra no mar para a projeção de poder sobre terra, em operações de tipo expedicionário. As tendências contemporâneas na obtenção de meios pelas diferentes Marinhas mostram uma valorização dos navios de assalto anfíbio, assim como

57 Cf. Pesce, "Um navio-aeródromo de helicópteros de assalto para a Marinha do Brasil", Op. cit. Cf. também Paul Kennedy, "The Rise and Fall of Navies", Op. cit.
58 Ibidem.
59 Cf. Pesce, "Um navio-aeródromo de helicópteros de assalto para a Marinha do Brasil", Op. cit.
60 Ibidem.
61 Ibidem.
62 Cf. sugestão do engenheiro naval Geert J. Prange, em texto submetido à *RMB* em dezembro de 2007.

de outros navios otimizados para combate em áreas litorâneas.

A rigor, tais navios não podem ser considerados "pequenos". A capacidade oceânica é necessária ao trânsito até uma área de operações distante e à permanência nessa área por períodos relativamente prolongados. Unidades de pequeno porte só conseguem operar com eficácia, longe de suas bases, se dispuserem do apoio de navios maiores.

Em tal contexto, o Brasil necessita de uma Marinha polivalente, capaz de operar em toda a extensão do Atlântico Sul, assim como nas bacias internacionais do Amazonas e do Prata. Os meios flutuantes, aéreos e de fuzileiros navais de nossa Marinha devem ser adequados ao emprego em todos os ambientes em que esta poderá operar. A quantidade de meios e a proporção entre os diferentes tipos podem ser variáveis, evoluindo ao longo do tempo.

Prioridade máxima deve ser dada ao desenvolvimento, no País, daqueles itens ou produtos que não podem ser obtidos no exterior

A manutenção de uma força naval polivalente, com significativa capacidade oceânica, justifica-se plenamente, ainda que as operações em áreas situadas na parte ocidental do Atlântico Sul sejam mais freqüentes. A presença naval brasileira pode ser mais intensa na área marítima sob jurisdição nacional, conhecida como "Amazônia Azul", onde se encontra a maior parte de nossas reservas de petróleo – bem como outros recursos naturais.

Contudo, nossa Marinha também deve ser atuante na área sob responsabilidade do Brasil para fins de busca e salvamento, assim como nas áreas de interesse situadas na parte oriental do Atlântico Sul. As rotas marítimas que cruzam este oceano são de especial interesse para o Brasil, pois delas depende o crescente comércio exterior do país.

É essencial que o Brasil obtenha certo grau de autonomia tecnológica com relação ao desenvolvimento do projeto e à produção dos meios necessários ao reaparelhamento de sua Marinha e de suas Forças Armadas. Mesmo que os produtos sejam, a princípio, mais caros que seus congêneres importados (devido à dificuldade de obter uma economia de escala na produção), não há preço que pague a independência e a soberania.[63]

Os itens tecnológicos de fácil obtenção no mercado não são críticos. Prioridade máxima deve ser dada ao desenvolvimento, no País, daqueles itens ou produtos que não podem ser obtidos no exterior. A tecnologia de propulsão nuclear para submarinos e navios de superfície (cujo desenvolvimento necessita apenas de recursos para sua conclusão) é um bom exemplo.

Existem, contudo, dificuldades estruturais. A metodologia do Orçamento da União (que é somente autorizativo, e não impositivo) e a legislação vigente (como é o caso da Lei nº 8.666, que trata dos processos de licitação) dificultam sobremaneira os programas de pesquisa e desenvolvimento (P&D), assim como a obtenção de meios para as Forças Armadas.[64]

63 Cf. Iberê Mariano da Silva, "Ciência e tecnologia – 2", *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 8, 9 e 10/12/2007, p. 2 (Opinião). Cf. também, do mesmo autor, "Ciência e tecnologia – 1", *Monitor Mercantil*, 7/12/2007, p. 2 (Opinião).

64 Cf. Gustavo Paul, "Mangabeira propõe fim de licitações para compras das Forças Armadas", *O Globo*, Rio de Janeiro, 8/11/2007, p.14 (O País). Cf. também Bernardo Mello Franco, "Militares ganham agrados de Jobim", *O Globo*, Rio de Janeiro, 9/11/2007, p. 11 (O País). Cf. ainda Geralda Doca & Isabel Braga, "Câmara discute orçamento para a Defesa", *O Globo*, Rio de Janeiro, 12/12/2007, p. 4 (O País).

Em setembro de 2007, o Ministério da Defesa anunciou a intenção de atualizar, mais uma vez, a Política de Defesa Nacional (PDN). A nova política, que está sendo elaborada em conjunto com o recém-criado Ministério Extraordinário para Assuntos de Longo Prazo, deverá ser concluída até setembro de 2008.[65]

As prioridades da Marinha do Brasil têm sido reiteradamente enfatizadas pelo comandante da Marinha.[66] A reversão da situação de penúria do Poder Naval brasileiro não é tarefa para um só governo. Espera-se que, pelo menos, os recursos destinados à Marinha, provenientes de *"royalties"* da extração de petróleo na plataforma continental, sejam liberados, a fim de viabilizar alguns projetos mais urgentes.

Com relação ao anunciado "PAC da Defesa", resta esperar que, desta vez, o governo não fique só na intenção e realize os investimentos necessários à modernização da defesa nacional. É possível que a queda de arrecadação, resultante do fim da Contribuição Provisória sobre Movimentações Financeiras (CPMF), provoque um surto de austeridade fiscal que inviabilize investimentos na área de defesa.[67]

Foi sugerida a criação de um imposto para a defesa, a fim de substituir os recursos da CPMF. Este imposto – já adotado em alguns países – incidiria sobre o faturamento de grandes empresas (como a Petrobras e as multinacionais de petróleo instaladas no Brasil), cuja atividade poderia sofrer interrupções, em caso de ataque terrorista ou conflito externo.[68]

Como era esperado, o Orçamento da União para 2008 não foi votado até o encerramento dos trabalhos legislativos de 2007. Os recursos destinados à pasta da Defesa em 2008 poderão ser atingidos pelos cortes que, inevitavelmente, serão impostos pela equipe econômica.[69] **Por isso, é melhor fazer como São Tomé e aguardar para ver o rumo que os acontecimentos tomarão. Oxalá a conjuntura internacional não produza nenhuma crise capaz de envolver o Brasil.**

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS>; Marinha do Brasil; Ministério da Defesa; Marinha de quarta geração; Poder Naval; Guerra Naval;

65 Ibidem.
66 Cf. Júlio Soares de Moura Neto, *Ordem do Dia nº 6/2007 – Dia do Marinheiro* (Brasília: Gabinete do Comandante da Marinha, 13/12/2007). Disponibilizado em http://www.defesanet.com.br/.
67 Cf. Míriam Leitão, "O perde, perde", *O Globo*, Rio de Janeiro, 13/12/2007, p. 30 (Panorama Econômico). Cf. também Geralda Doca, "Governo segura reajustes de militares e de mais 203 mil servidores federais", *O Globo*, Rio de Janeiro, 14/12/2007, p. 4 (O País).
68 Cf. Marco Aurélio Reis, "Força Militar – Orçamento: Imposto para a Defesa", *O Dia*, Rio de Janeiro, 31/12/2007, p. 11 (País).
69 Cf. "Editorial – Brasil obsoleto e vizinhos armados", Op. cit. Cf. também Fernando Exman, "Cinto apertado deixa forças desarmadas", *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 30/12/2007, pp. A2-A3 (País).

BIBLIOGRAFIA

ALLEN, Thad, CONWAY, James T. & ROUGHEAD, Gary. "A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower." *USNI Proceedings 133* (11/1,257): 14-20. Annapolis, Nov. 2007

ANDERSON, Pat. "Taking Africa Seriously." *USNI Proceedings 133* (10/1,256): 36-41. Annapolis, Oct. 2007.

BARNETT, Thomas P. M. *The Pentagon's New Map: War and Peace in the Twenty-First Century.* New York: Putnam, 2004. Mapa digital em formato PDF disponível para *download* em http://www.thomaspmbarnett.com/.

BRAGA, André Luiz de Mello. "As novas tendências na condução do CNTM: Uma visão sobre a doutrina adotada pela AMAS". *Revista da Escola de Guerra Naval* (09): 53-66. Rio de Janeiro, jun. 2007.

BYERS, Michael. *A lei da guerra: direito internacional e conflito armado.* Rio de Janeiro: Record, 264 pp.

"EDITORIAL – Brasil obsoleto e vizinhos armados". *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 02/01/2008, p. A9 (País).

DA CUNHA, Edmundo Augusto dos Reis Monteiro. "SISTRAM – A evolução de um sistema de apoio ao SAR para uma ferramenta de C2I". *Revista Marítima Brasileira 127* (7/9): 187-192. Rio de Janeiro, jul./set. 2007 (Seção CAAML).

DA SILVA, Iberê Mariano. "Ciência e tecnologia – 2". *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 08, 09 e 10/12/2007, p. 2 (Opinião).

____. "Ciência e tecnologia – 1". *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 07/12/2007, p. 2 (Opinião).

____. "Desmobilização". *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 16/01/2007, p. 2 (Opinião).

____. "Guerra Psicotrônica". *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 02/11/2004, p. 2 (Opinião).

____. "Softwar". *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 25/10/2004, p. 2 (Opinião).

DOCA, Geralda. "Governo segura reajustes de militares e de mais 203 mil servidores federais". *O Globo*, Rio de Janeiro, 14/12/2007, p. 4 (O País).

DOCA, Geralda & BRAGA, Isabel. "Câmara discute orçamento para a Defesa". *O Globo*, Rio de Janeiro, 12/12/2007, p. 4 (O País)

EXMAN, Fernando. "Cinto apertado deixa forças desarmadas". *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 30/12/2007, pp. A2-A3 (País).

FERREIRA, Oliveiros S. *A Ordem Internacional – Uma perspectiva divergente.* Palestra no seminário "Os 60 anos da Guerra Fria" – São Paulo: USP, 24/05/2007. Texto disponibilizado em http://www.oliveiros.com.br/.

____. *Obstáculos à modernização do Exército.* Conferência proferida no Centro de Estudos Estratégicos do Exército – Brasília, 27/03/2007. Texto (inclusive anexo) disponibilizado em http://www.oliveiros.com.br/.

FRANCO, Bernardo Mello. "Militares ganham agrados de Jobim". *O Globo*, Rio de Janeiro, 09/11/2007, p. 11 (O País).

FRIEDMAN, Norman. *Seapower and Strategy: Navies and National Interests.* Annapolis: Naval Institute Press, 2001, 355 pp.

____. *New Technology and Medium Navies.* Royal Australian Navy Maritime Studies Program Working Paper Nº 1. August, 1999, 50 pp.

HEITMANN, Helmoed Römer. "Assimetria e outras lendas". *Revista Marítima Brasileira 126* (10/12): 271-273. Rio de Janeiro, out./dez. 2006 (Revista de Revistas). Transcrito de *Jane's Defence Weekly*, London, 22 Aug. 2006, p. 23.

HUNTINGTON, Samuel P. *O Choque de Civilizações e a Recomposição da Ordem Mundial.* Rio de Janeiro: Objetiva, 1997, 456 pp.

KAMEL, Ali. *Sobre o Islã: a afinidade entre muçulmanos, judeus e cristãos e as origens do terrorismo.* Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2007, 320 pp.

KAWAGUTI, Luis. *A república negra: histórias de um repórter sobre as tropas brasileiras no Haiti.* São Paulo: Globo, 2006, 200 pp.

KENNEDY, Paul. "The Rise and Fall of Navies". *International Herald Tribune*, London, 05 Apr. 2007. Texto disponibilizado em http://www.iht.com/articles/2007/.

LEITÃO, Míriam. "O perde, perde". *O Globo*, Rio de Janeiro, 13/12/2007, p. 30 (Panorama Econômico).

LIND, William S. "Mahan or Corbett?" *Defense and the National Interest*, 23 Oct. 2007. Texto disponibilizado em http://www.d_n_i.net/lind/.

____. "Compreendendo a Guerra de Quarta Geração". *Military Review* (Ed. em português): 12-17. Washington, jan./fev. 2005.

LUTTWAK, Edward N. "A guerra moderna – A contra-insurgência como prática equivocada". *Revista da Escola de Guerra Naval* (10): 7-19. Rio de Janeiro, dez. 2007.

MINNICK, Wendell. "Threats Decline in the Malacca Strait: International Military Cooperation Curtails Piracy." *Defense News 22* (15): 1 and 8. Washington, 9 Apr. 2007.

MOURA NETO, Júlio Soares. *Ordem do Dia nº 6/2007 – Dia do Marinheiro*. Brasília: Gabinete do Comandante da Marinha, 13/12/2007.

NIGRO, Antônio Alberto Marinho. "Forças Armadas e sociedade". *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 11/01/2007, p. 2 (Opinião).

PAUL, Gustavo. "Mangabeira propõe fim de licitações para compras das Forças Armadas". *O Globo*, Rio de Janeiro, 08/11/2007, p. 14 (O País).

PESCE, Eduardo Italo. "Uma Marinha de quarta geração para o Brasil". *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 10, 11 e 12/11/2007, p. 2 (Opinião).

____. "Um navio-aeródromo de helicópteros de assalto para a Marinha do Brasil". *Revista Marítima Brasileira 127* (7/9): 75-79. Rio de Janeiro, jul./set. 2007.

____. "Parceria Marítima Regional do Atlântico Sul". *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 17/07/2007, p. 2 (Opinião).

____. "As 'águas marrons' e o Tridente de Netuno". *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 10/07/2007, p. 2 (Opinião). Texto-base para a intervenção do autor no seminário "Conseqüências Estratégicas para uma Marinha de Águas Marrons" – Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval (EGN), 23/07/2007.

____. "Uma Marinha oceânica para o Atlântico Sul". *Revista Marítima Brasileira 127* (4/6): 135-151. Rio de Janeiro, abr./jun. 2007.

____. "Amazônia, Atlântico Sul e operações expedicionárias". *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 24/01/2007, p. 2 (Opinião).

____. "Navio-aeródromo: tamanho é documento?" *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 16/08/2006, p. 2 (Opinião).

____. "Defesa nacional no Brasil". In: CARVALHO, Joaquim F. et al. *O Brasil é viável? – Uma análise de aspectos críticos da realidade brasileira, seguida de esboço de diretrizes estratégicas para um projeto nacional.* São Paulo: Paz e Terra, 2006, pp. 165-179.

____. "Forças Armadas, Estado e sociedade". *Revista Marítima Brasileira 119* (1/3): 93-108. Rio de Janeiro, jan./mar. 1999. Trabalho vencedor do Prêmio *Revista Marítima Brasileira*, referente ao triênio 1999-2001.

PESCE, Eduardo Italo & DA SILVA, Iberê Mariano. "O que é guerra de quarta geração?" *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 01, 02 e 03/09/2007, p. 2 (Opinião).

____ & ____. "Um Exército de pronto emprego – 3". *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 28, 29 e 30/07/2007, p. 2 (Opinião).

____ & ____. "Um Exército de pronto emprego – 2". *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 27/07/2007, p. 2 (Opinião).

____ & ____. "Um Exército de pronto emprego – 1". *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 25/07/2007, p. 2 (Opinião).

____ & ____. *Um Exército para a conjuntura estratégica atual*. Rio de Janeiro, abr. 2007, 32 pp. Trabalho registrado no Escritório de Direito Autoral da Fundação Biblioteca Nacional (EDA/FBN) em 10/04/2007.

____ & ____. "Gigante enfraquecido". *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 15/06/2007, p. 2 (Opinião).

____ & ____. "Projeção de Poder". *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 07/12/2004, p. 2 (Opinião).

REIS, Marco Aurélio. "Força Militar – Orçamento: Imposto para a Defesa". *O Dia*, Rio de Janeiro, 31/12/2007, p. 11 (País).

RODRIGUES, Alexandre Reis. *Defesa e Relações Internacionais*. Cruz Quebrada: Editorial Notícias, 2004, 229 pp.

SILVA, Antônio Ruy de Almeida. "As 'novas ameaças' e a Marinha do Brasil". In: *Anais do VI Encontro Nacional de Estudos Estratégicos*. Rio de Janeiro: EGN, 2007, pp. 471-480.

TRATZ, Sérgio Luiz. "Conflitos assimétricos: implicações para o planejamento político-estratégico – estudo de casos históricos". *A Defesa Nacional XCII* (804): 43-52. Rio de Janeiro, jan./abr. 2006.

VAN CREVELD, Martin. "Guerra em 2025". *Revista da Escola de Guerra Naval* (8): 6-19. Rio de Janeiro, dez. 2006.

CONVERSÃO DE UM CASCO DE TIPO MERCANTE NUM NAVIO-AERÓDROMO DE HELICÓPTEROS DE ASSALTO*

GEERT J. PRANGE**

SUMÁRIO

Introdução
Justificativa
Características
Conclusão

INTRODUÇÃO

Este artigo examina a possibilidade de conversão de um casco de navio mercante porta-contêineres ou *Roll-On-Roll-Off* (Ro-Ro) num navio-aeródromo de helicópteros de assalto (NAeHA) para a Marinha do Brasil, visando às suas futuras necessidades de projeção de poder regional no Atlântico Sul.

O texto baseia-se em fontes e bibliografia ostensivas ou em avaliações do autor. Os desenhos foram elaborados pelo próprio autor. As opiniões e os conceitos são de caráter pessoal, não refletindo pontos de vista oficiais nem interesses comerciais. O autor deseja agradecer ao Professor Eduardo Italo Pesce pelas sugestões feitas durante a elaboração do trabalho.

* Trabalho inspirado no artigo de Eduardo Italo Pesce "Um navio-aeródromo de helicópteros de assalto para a Marinha do Brasil", *Revista Marítima Brasileira 127* (7/9): 75-79, Rio de Janeiro, jul./set. 2007.

** Engenheiro naval pela Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (Epusp), perito naval, membro da Sociedade Brasileira de Engenharia Naval (Sobena), da Society of Naval Architects & Marine Engineers (Sname) e do Institute of Marine Engineers, Science & Technology (IMarEST) e presidente da Sociedade Amigos da Marinha do Paraná (Soamar-PR).

JUSTIFICATIVA

Um NAeHA é um navio dotado de convés de vôo e hangar para helicópteros, capaz de transportar tropas e equipamentos que são desembarcados em vagas de assalto, empregando os helicópteros. Devido à ênfase que vem sendo atribuída às operações expedicionárias, o interesse das Marinhas por navios semelhantes – com ou sem doca para embarcações de desembarque – vem aumentando nos últimos anos.

O artigo que inspirou o presente trabalho descrevia, em linhas gerais, um navio simples e de baixo custo, otimizado para operar com aeronaves de asa rotativa, cuja missão básica seria atuar em operações anfíbias para projeção de poder, desembarcando uma tropa de fuzileiros navais com o respectivo equipamento. Como missão secundária, poderia atuar como porta-helicópteros, em operações de controle de área marítima.

Como engenheiro naval, o autor considera interessante a possibilidade de desenvolver o projeto de uma classe de NAeHA, tomando por base o casco de um moderno navio mercante porta-contêineres ou Ro-Ro. A conversão ou a adaptação do projeto deveria atender aos requisitos de segurança e às normas de classificação para navios de emprego militar, que fossem aplicáveis no caso de unidades de apoio.

O mais conveniente seria utilizar um navio combinado, do tipo ConRo (porta-contêineres e *Roll-On-Roll-Off*). A superestrutura original seria eliminada; e o convés de vôo e os hangares, construídos na área originalmente destinada ao armazenamento de contêineres. O convés inferior de viaturas, se previamente existente, poderia ser aproveitado.

Numa primeira etapa, um protótipo poderia ser convertido a partir do casco de um navio existente, no qual seriam feitas as modificações necessárias. Os resultados da avaliação do desempenho operativo dessa primeira unidade seriam incorporados ao projeto básico, permitindo construir uma série de navios semelhantes – inclusive para exportação.

CARACTERÍSTICAS

Buscou-se encontrar um modelo de NAeHA de tamanho pequeno a médio, condizente com as atuais condições orçamentárias da Marinha do Brasil, sem abrir mão das mínimas condições técnicas e de exercício das atribuições desta força.

Para tanto, foi realizada uma pesquisa na composição das esquadras de várias Marinhas estrangeiras, analisando-se as diversas classes de navios similares (existentes, em construção ou em fase de concepção), com relação às atividades propostas para tais navios e aos tipos de aeronaves de asa rotativa empregados.

O resultado apontou como opção mais adequada à Marinha do Brasil um navio dotado de um convés de vôo com 165m de comprimento e 30m de largura. O casco teria um comprimento total de 160m, com boca máxima de 26m, pontal de 19m e calado de aproximadamente 6m, deslocando cerca de 12.000t na condição carregado. Não haveria doca para embarcações de desembarque (isto é, o navio seria simplesmente um LPH, e não um LHD ou LHA).

A propulsão considerada mais adequada seria por motores diesel, totalizando cerca de 18.000 HP. Esta potência permitiria desenvolver uma velocidade máxima de 22 a 24 nós. Dois hélices de passo fixo na popa e dois propulsores transversais na proa (*bow thrusters*) forneceriam uma capacidade de manobra condizente com as funções do navio.

Além da própria tripulação, estimada em cerca de cem oficiais e praças, e do pessoal das aeronaves (cerca de cem adicionais), o navio poderia transportar um grupamento operativo de fuzileiros navais (GptOpFuzNav),

constituído por 200 a 400 oficiais e praças, num total de até 600 militares embarcados.

O navio poderia ser dotado de um grupo aéreo embarcado (GAE) composto de dez a 12 helicópteros de porte médio (*SH-3 Sea King*, *UH-14 Super Puma* ou equivalentes). O convôo e o hangar de aeronaves seriam ligados por dois elevadores centrais, a bombordo da ilha principal e a vante da ilha secundária (onde se localizaria a chaminé das máquinas).

Uma rampa rebatível ou um elevador interno menor, de ligação entre o hangar de aeronaves e o convés de viaturas, permitiria utilizar também o hangar para transportar viaturas, em caso de necessidade. O convés de viaturas inferior comportaria dez carros de combate sobre rodas e oito caminhões médios, passíveis de serem desembarcados para o cais por uma rampa Ro-Ro, situada no costado de boreste.

O navio disporia ainda de quatro embarcações de desembarque de viaturas motorizadas (EDVM), alojadas no convés de viaturas (duas em cada bordo) e baixadas ao mar por pontes rolantes, em vez de turcos de rebater. As embarcações poderiam ser usadas para desembarque de tropa ou de material, complementando os helicópteros.

O armamento defensivo incluiria dois sistemas antimísseis *Phalanx Mk. 12* (com canhão automático *Vulcan* de 20mm), sendo um na proa e outro na ilha secundária a ré. Para defesa orgânica contra "ameaças assimétricas", haveria seis metralhadoras ponto 50, em reparos distribuídos ao redor do convôo.

Esta seria apenas uma configuração básica de armamento, de custo reduzido. Dentro da filosofia *fitted for but not with*, o navio poderia também receber a instalação de um sistema de lançamento vertical (VLS), para mísseis superfície-ar de defesa de ponto.

O navio seria equipado com radares de controle de aeronaves e de vigilância aérea e de superfície, sistemas de comunicação por satélite e um sistema de controle tático (siconta) apropriado ao comando e controle de operações anfíbias.

Os sistemas de vigilância citados, de curta e média distância, poderiam ser complementados por vários veículos aéreos não-tripulados (UAV) de asa rotativa, capazes de decolar e pousar no convôo do navio.

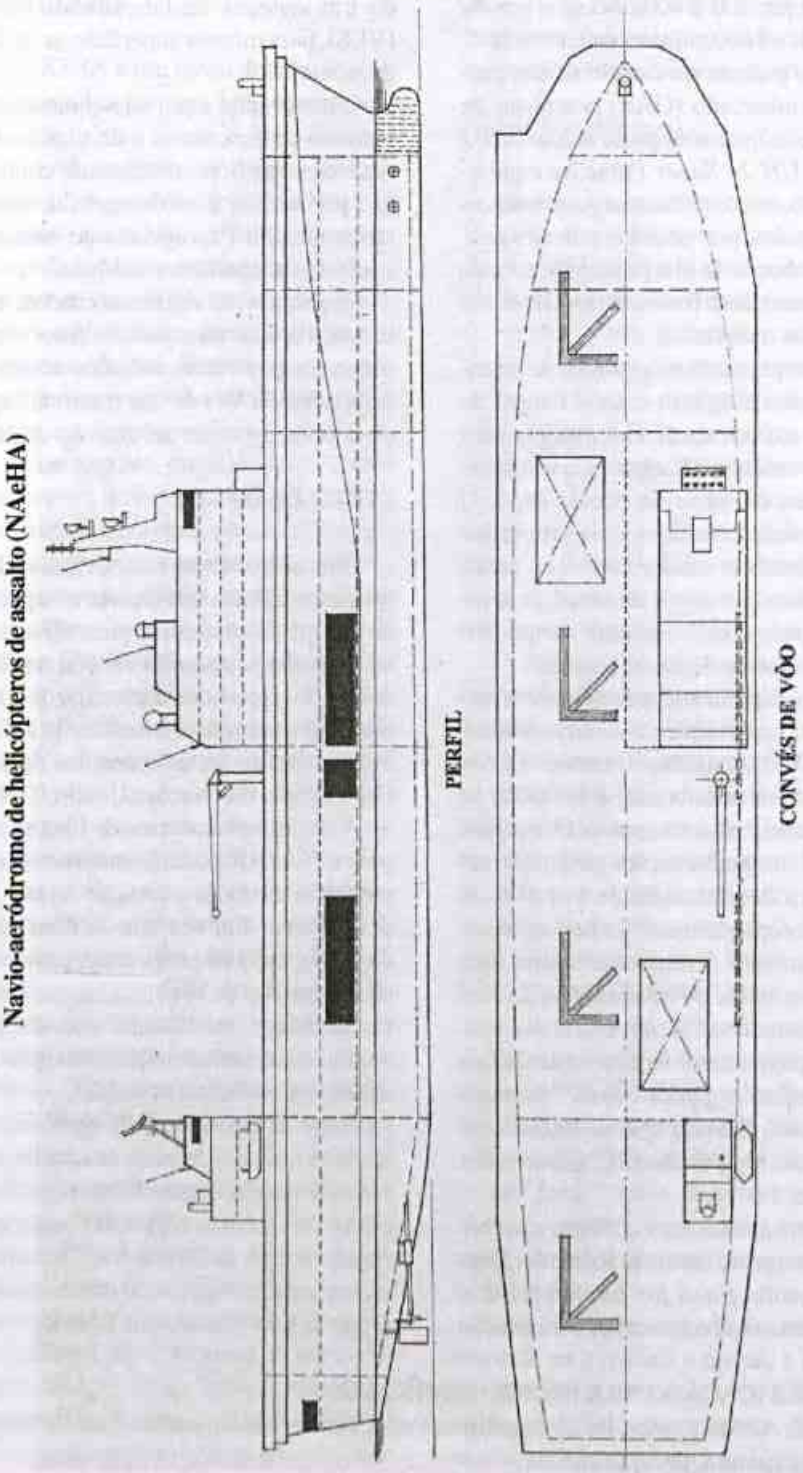
CONCLUSÃO

Um navio com as características descritas neste trabalho reforçaria a capacidade de transporte e desembarque anfíbio da nossa Esquadra – podendo ser empregado em defesa dos interesses nacionais, na Amazônia Azul e em toda a extensão do Atlântico Sul, ou em apoio às operações de paz da Organização das Nações Unidas (ONU).

A opção por um casco de tipo mercante para o NAeHA poderia encurtar o prazo e reduzir o custo de obtenção de um navio dessa classe. Por se tratar de uma unidade de apoio, cujo emprego mais provável seria em operações expedicionárias e conflitos de baixa intensidade, o desempenho operativo de um navio baseado num casco de origem civil seria aceitável.

O uso de um casco de projeto comercial também poderia simplificar a produção em série de navios dessa classe. O projeto de um NAeHA como o descrito poderia interessar a outras Marinhas, permitindo incrementar a exportação de navios de emprego militar construídos Brasil.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS>; Poder Marítimo; Poder Naval; Navio-aeródromo; Helicóptero; Engenharia naval; Operação anfíbia;


Navio-aeródromo de helicópteros de assalto (NAeHA)
PERFIL
CONVÉS DE VÔO

BIBLIOGRAFIA

CAMPOS NETTO, Sebastião de Andrade. "Momento de decisão para a Aviação Naval". *Segurança & Defesa 23* (89): 27-32. Rio de Janeiro, 2007.

FRIEDMAN, Norman. *Carrier Air Power.* New York: Rutledge Press, 1981.

_____. *U.S. Aircraft Carriers: An Illustrated Design History.* Annapolis: Naval Institute Press, 1983.

_____. *British Carrier Aviation: The Evolution of the Ships and their Aircraft.* Annapolis: Naval Institute Press, 1988.

PESCE, Eduardo Italo. "Um navio-aeródromo de helicópteros de assalto para a Marinha do Brasil". *Revista Marítima Brasileira 127* (7/9): 75-79. Rio de Janeiro, jul./set. 2007.

_____. "Uma Marinha de quarta-geração para o Brasil". *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 09/11/2007, p.2 (Opinião).

_____. "As 'águas marrons' e o Tridente de Netuno". *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 10/07/2007, p.2 (Opinião).

_____. "Amazônia, Atlântico Sul e operações expedicionárias". *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 24/01/2007, p.2 (Opinião).

_____. "Navio-aeródromo: tamanho é documento?" *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 16/08/2006, p.2 (Opinião).

_____ & CORRÊA, Ronaldo Leão. "Uma classe de navio-aeródromo para a Marinha do Brasil". *Revista Marítima Brasileira 120* (4/6): 171-195. Rio de Janeiro, abr./jun. 2000.

PRANGE, Geert J. "*O Controle Aeronaval da Amazônia Azul*". Paranaguá, jun. 2006. Monografia inédita, cedida ao Comando de Operações Navais – MB.

TEATRO NO MUSEU

TAMANDARÉ – JOVEM HERÓI

Neste ano em que se comemora o Bicentenário de Nascimento do Patrono da Marinha do Brasil, o Museu Naval apresenta *Tamandaré – jovem herói*, que leva aos jovens entre 12 e 18 anos um pouco das aventuras desse marinheiro que tanto lutou pela soberania do País. O espetáculo mostra um Tamandaré ainda moço, bem diferente da conhecida imagem de um almirante idoso e com barbas brancas retratada em nossos livros de História, e narra episódios por ele vividos até os 40 de seus 90 anos de idade.

Em linguagem atual, são revividos fatos como a captura do herói por corsários ingleses e sua espetacular fuga; o recebimento de uma luneta oferecida pelo Almirante Espora, argentino, em reconhecimento a seus atos de dignidade diante do inimigo vencido; e sua participação, em tempos de paz, no salvamento de mais de 400 náufragos de um navio em chamas no Mar da Irlanda.

Tamandaré – jovem herói pretende fazer com que o almirante sirva de exemplo, estímulo e inspiração para aqueles que queiram compor uma nova geração de homens do mar.

A peça, com texto direção e figurinos de Dulce Bressane e produção de Sulamita Carvalho, está em cartaz no Museu Naval, representada pelo ator Luciano Moreira.

Agendamento para grupos: 2104-5506 Ramal 208 (Aline) ou 2104-6721 (Comandante Menegassi).

O AFUNDAMENTO DE SUBMARINO ALEMÃO NO LAGO MICHIGAN*

JAMES E. WRISE, JR
Capitão-de-Mar-e-Guerra (USN-Ret)
Tradução e adaptação: CARLOS ROBERTO **FIGUEIRAS**
Capitão-de-Mar-e-Guerra (RM1)

Ninguém poderia imaginar o destino do submarino alemão *UC-97*, após sua rendição, ao vê-lo passar pelos vapores e pelas pequenas embarcações no porto de Toronto, a caminho do Lago Michigan, para promover a venda de Bônus de Liberdade, em 1919.

O diário de bordo da canhoneira norte-americana USS *Wilmette* registra, no dia 7 de junho de 1921, o afundamento do último submarino alemão *U-Boat* remanescente da Primeira Guerra Mundial, em observância às disposições do Tratado de Versalhes. Que a perda do submarino viesse a ocorrer três anos após o armistício e no Lago Michigan é uma história conhecida nos dias de hoje apenas por poucas associações de caráter marítimo e por historiadores que continuam a procurar no lago pelo navio afundado.

O *UC-97*, um submarino destinado a estabelecer campos minados, foi lançado ao mar em Hamburgo, Alemanha, em 17 de março de 1918. Ele não chegou a ser comissionado na Armada Imperial da Alemanha, uma vez que sua prontificação para o mar não se deu antes da assinatura do armistício, em 11 de novembro daquele ano. Em seguida o *UC-97* foi internado em Harwich, Inglaterra, em uma base de contratorpedeiros e submarinos, no Canal da Mancha.

Tendo sido a Alemanha a maior construtora mundial de submarinos durante a guerra, com a vitória das nações aliadas era natural a ânsia dessas para pôr as mãos nos barcos que se renderam, para estudar sua cons-

* N.R.: Publicado no Naval History (USN) – Winter, 1989 – p. 12-17.

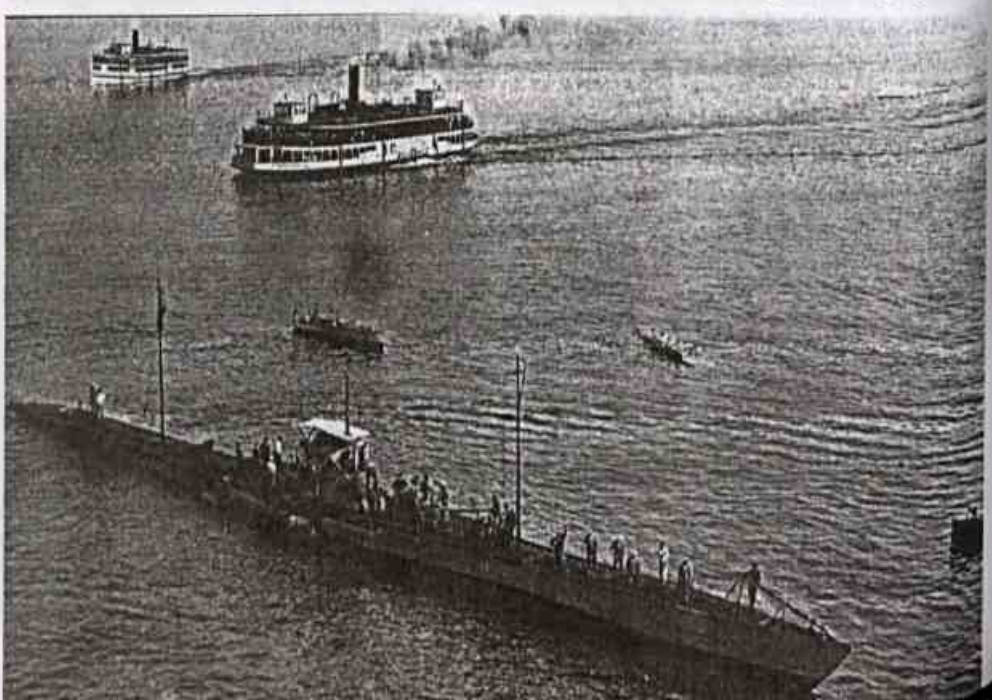
trução e a tecnologia de seu equipamento. Além disso, os Estados Unidos tinham uma outra necessidade menos importante, que conduziu um Congresso relutante a apoiar a aquisição de alguns desses submarinos alemães. Os Estados Unidos haviam financiado seu esforço de guerra através da venda de Bônus da Liberdade do Departamento do Tesouro e, como um considerável débito permaneceu no pós-guerra, havia a necessidade de inovar para promover a venda de novos bônus. A exibição dos *U-Boats* que se renderam nos portos da costa americana e mesmos nos portos interiores parecia bastante promissora; no princípio do ano de 1919, seis submarinos alemães foram distribuídos pelos Estados Unidos.

Além do *UC-97*, foram selecionados para entrega ao governo dos Estados Unidos os seguintes submarinos: *U-117, U-140, U-164, U-111* e o *UB-88* (os *U-Boats* tipo *UC* eram pequenos lançadores de minas e os do tipo *UB* eram costeiros, não eram de alto-mar). Dois daqueles submarinos, o *U-117* e *U-140*, haviam operado em águas da costa americana durante a guerra. Juntamente com quatro outros barcos (*U-151, U-152, U-155* e *U-156*) eles afundaram 91 navios (45 de bandeira norte-americana), totalizando 167.000 toneladas brutas.

Em março de 1919, foram enviados à Inglaterra 12 oficiais e 120 praças, para trazer os submarinos através do Atlântico.

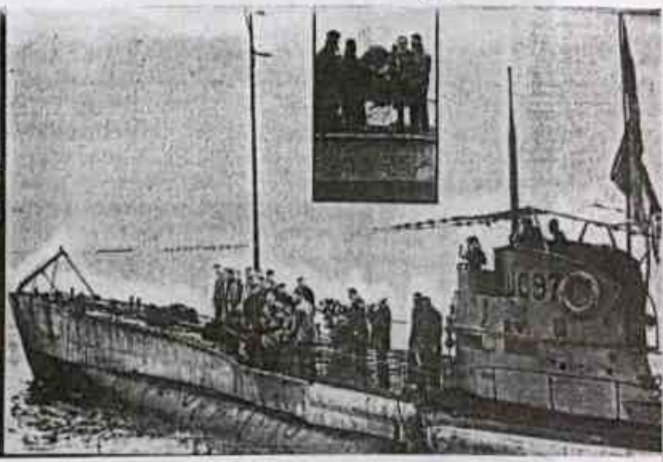
No começo de abril, quatro barcos, inclusive o *UC-97*, partiram de Harwich, escoltados pelo tênder de submarinos USS *Bushnell*, sob a denominação de Força Expedicionária de Ex-Submarinos Alemães. O *U-140* suspendeu antes, a reboque de um navio carvoeiro, enquanto o *U-111* partiu sem escolta, da costa oeste da Inglaterra. Após breves paradas nos Açores e na Bermuda, a Força Expedicionária chegou a Nova Iorque, sendo recebida por uma multidão de turistas, repórteres e técnicos navais e civis.

Mais tarde, cada barco tomou seu destino, pela campanha do Bônus da Liberdade. Ao *UC-97*, agora sob o comando do Capitão-de-Corveta Charles A. Lockwood Jr., que se tornou famoso mais tarde, como Comandante da Força de Submarinos do Pacífico, durante a Segunda Guerra Mundial, coube a região dos Grandes Lagos. Foram listadas então grandes e pequenas



cidades, para serem visitadas, sendo da obrigação do pessoal do *UC-97* notificar a sua hora de chegada aos diversos prefeitos, com antecedência suficiente para que os comitês locais de venda do Bônus pudessem dar a publicidade devida.

Para alcançar os lagos interiores, o *UC-97* teve que entrar em entendimentos com a direção do sistema do Canal de São Lourenço. O Comandante Lockwood teve problemas com as autoridades canadenses em Kingston, ponto mais a oeste do canal, recusando-se a hastear a bandeira do Reino Unido no mastro de vante (Union Jack). Sua explicação aos seus hospedeiros canadenses foi simplesmente a seguinte: nenhum navio de guerra americano arvora uma bandeira estrangeira exceto quando está saudando aquela nação, ou uma de suas altas autoridades – a não ser que o barco tenha se rendido, disse o Comandante Lockwood, apontando para a popa do submarino, onde a bandeira americana drapejava sobre a da Alemanha.



Após alcançar os Grandes Lagos, o *U-Boat* iniciou uma série de visitas a portos dos Lagos Ontário, Erie, Huron e Michigan. Problemas de desgastes das máquinas abreviaram o roteiro e o Comandante Lockwood trouxe o navio para Chicago, atracando no píer da Marinha em fins de agosto. Alguns homens da guarnição, alistados apenas para a guerra, deram baixa. Os demais foram designados para acompanhar Lockwood no seu novo comando, o *R-25* (submarino 102), em construção em Bridgeport, Connecticut, e o *UC-97* passou à responsabilidade do Comandante do 9º Distrito Naval.

O submarino foi movimentado posteriormente e amarrado à beira do lago, junto à Rua Monroe, no Parque Grant, ficando aberto à visita de turistas. Os visitantes recebiam como *souvenirs* pedaços de cabo de seis polegadas, retirados do navio.

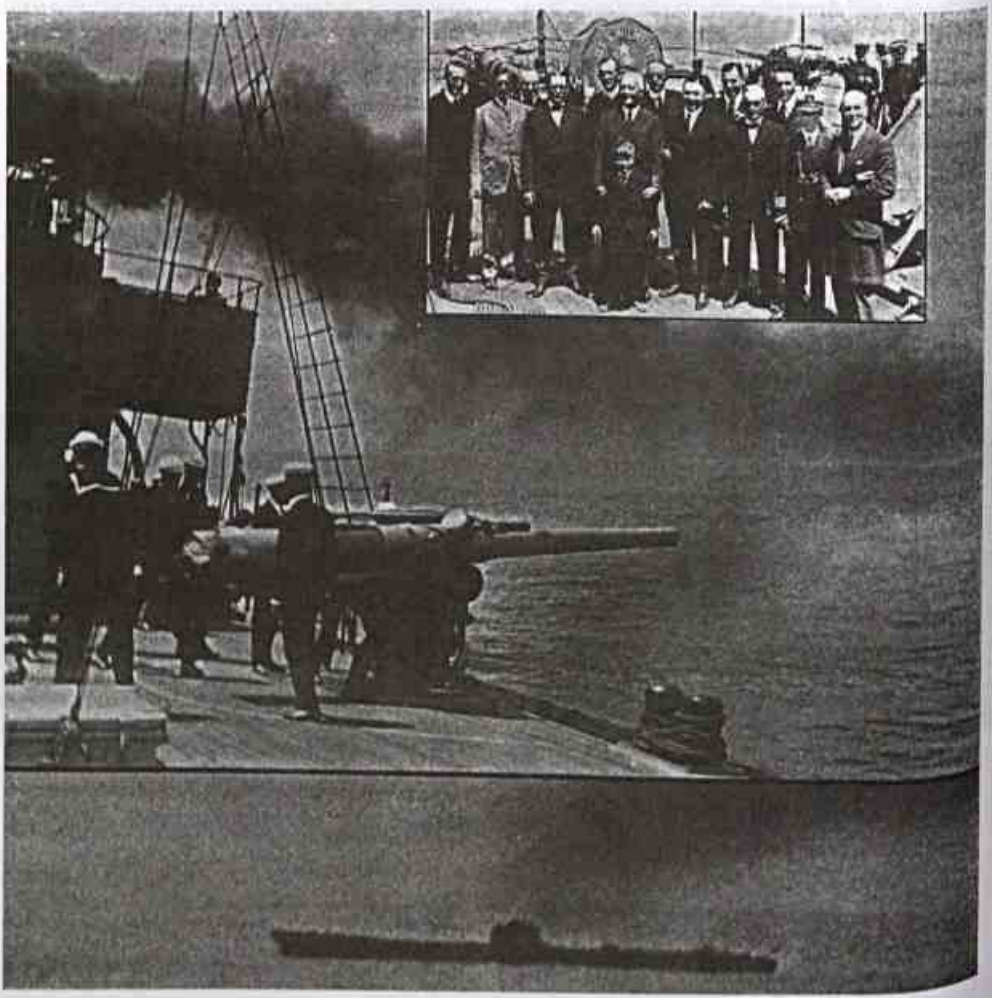
O *UC-97* assim permaneceu por poucos anos, até que uma cláusula do tratado do armistício foi levantada e todos os navios de combate alemães de posse das Forças Aliadas teriam que ser destruídos antes de 1º de julho de 1921. O então Secretário da Marinha, Franklin D. Roosevelt, designou o Capitão-de-Mar-e-Guerra Edward A. Evers, do *Wilmette*, e o Capitão-de-Mar-e-Guerra Daniel W. Wurtsbaugh, comandante dos Grandes Lagos, para programarem a destruição do barco.

Na primeira semana de junho de 1921, todos os navios da flotilha dos Grandes Lagos foram para o mar, em manobras. Cerca de 200 reservistas navais da região do Meio-Oeste americano permaneceram para participarem

do histórico afundamento. O *USS Hawk* suspendeu de Milwaukee para rebocar o *UC-97* para determinado ponto no Lago Michigan, onde seria alvo para os artilheiros da Reserva Naval, a bordo do *Wilmette*. Antes que o *U-Boat* fosse rebocado pelo *Hawk*, foram retirados de bordo todo seu armamento, sua propulsão e equipamentos de navegação.

Às 08h17m do dia 7 de junho, o *Wilmette* suspendeu. O tempo estava claro e o estado "do mar" era calmo. Cerca de 2 horas depois, foi avistado o *Hawk* com o *UC-97* a reboque. Às 11h45m a canhoneira abriu fogo, com sua bateria de quatro polegadas (foto do centro), no *U-Boat* agora à deriva (foto de baixo). O marinheiro-artilheiro J. O. Sabin, de Muscatini, Estado de Iowa, foi o primeiro a disparar. O homem cujo acerto mandou o submarino para o seu repouso final, 200 pés abaixo da superfície, foi o marinheiro-artilheiro A. H. Anderson, que também lançou o primeiro torpedo americano em um submarino alemão durante a guerra. Às guarnições dos canhões do *Wilmette* foi concedido um prêmio de 100 dólares, pelos civis convidados para assistirem de bordo ao afundamento (foto de cima).

Foram necessários 18 tiros e 15 minutos, para mandar o *U-Boat* para o fundo,



sendo esta a primeira vez que um canhão da Marinha americana utilizava uma granada explosiva nos Grandes Lagos desde que o Comodoro Oliver Hazard Perry derrotou os britânicos em combate no Lago Erie, em setembro de 1813.

Alguns anos após o histórico afundamento do *UC-97* bem poucos se lembravam daquele acontecimento. Quando o historiador naval David A. Myers Jr, de Waukegan, Estado de Illinois, começou a sua busca do *U-Boat* em 1960, pouquíssimas pessoas acreditavam que um submarino alemão houvesse visitado Chicago. Contudo, Myers foi persistente, e, depois de intensa pesquisa no livro de bordo do *Wilmette* e de outros navios, foi capaz de determinar o local aproximado do afundamento.

Nos anos de 1970, barcos de salvamento particulares e unidades reservistas navais cooperaram com a Associação Naval Combinada dos Grandes Lagos e com o Museu Naval e Marítimo local, no sentido de localizar, com precisão, o casco soçobrado. Apareceram, também, histórias contando que o *U-Boat* podia ter muito mercúrio em seus tanques de lastro, valendo mais de 1 milhão de dólares. Os alemães usaram mercúrio como lastro em seus submarinos, até meados da Segunda Guerra Mundial, quando aquele metal escasseou na Alemanha. A esperança de encontrar a eventual "mina de ouro" afundada foi gradualmente diminuindo, e o interesse do público pelo *U-Boat* desapareceu mais uma vez.

Até agora, o *UC-97* permanece escondido nas profundezas do Lago Michigan, embora membros do Museu Naval e Marítimo dos Grandes Lagos assegurem que eles têm a posição correta dos destroços, baseada em indicações de sonar e magnetômetro. Contudo, mesmo com a identificação positiva do local e considerando o salvamento viável, não há disponibilidade de recursos para içá-lo e recuperá-lo.

Mas a aventura vai continuar. Em Chicago há grupos planejando campanhas para angariar fundos para trazer o *UC-97* à superfície. Tendo sido danificado recentemente o *U-1*, o único outro submarino alemão da Primeira Guerra Mundial, em um incêndio no Museu de Ciências de Munich, a possibilidade de recuperar o *UC-97* ganhou novo significado.

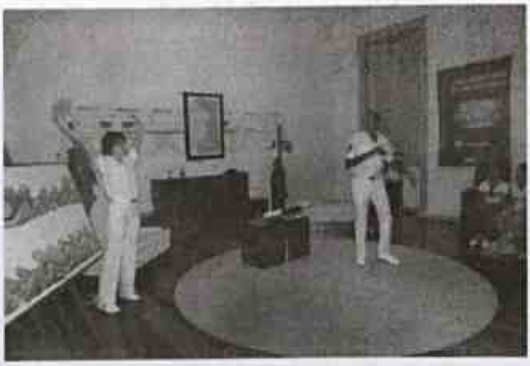
O submarino alemão *U-515*, capturado em alto-mar em 1944, pelo grupo de caça e destruição do Contra-Almirante Dan Gallery, encontra-se desde 1954 em exibição permanente no Museu de Ciência e Indústria de Chicago. Caso o *UC-97* seja eventualmente içado, dar-se-á um fato bastante curioso, verdadeira ironia da história, serem simultaneamente exibidos dois notáveis submarinos, entre todos os lugares, bem no coração dos Estados Unidos.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS>; Submarino; Primeira Guerra Mundial; Marinha da Alemanha; Marinha dos Estados Unidos; Museu; Arqueologia marinha;

TEATRO NO MUSEU

O BRASIL E O MAR – A AMAZÔNIA AZUL

O que é o Poder Naval? Como utilizá-lo para exercer a persuasão a fim de que não seja necessário o uso da força na defesa dos interesses nacionais? O que é Zona Econômica Exclusiva? E Plataforma Continental? Esses e outros questionamentos são respondidos de forma lúdica em *O Brasil e o mar – A Amazônia Azul*, em cartaz no Museu Naval.



Com bom humor e apostando em divertidos jogos com a platéia, um casal de apresentadores procura transmitir o encanto da carreira militar e mostrar a função da Marinha nos tempos atuais, especialmente diante da mais nova conquista brasileira: A Amazônia Azul.

O espetáculo, ideal para crianças a partir de 7 anos, tem texto e direção de Dulce Bressane, figurinos de Lícia Lacerda e produção de Sulamita Carvalho, sendo interpretado por Tatiana Refener e Fabinho D'Lelis.

Agendamento para grupos: 2104-5506 Ramal 208 (Aline) ou 2104-6721 (Comandante Menegassi).

AMANHÃ PODE SER OUTRO DIA

SERGIO L. Y. DOS **GUARANYS**
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref[a])

Se você jamais alterar um procedimento, um texto ou um produto, deixa de empregar um dom mais desenvolvido nos humanos que nos irracionais: a capacidade de inventar. É um processo mental complexo, composto de memória; processo mental simples; e processos mentais compostos, que são a comparação e a escolha. A memória é a impressão repetida várias vezes do registro de um fato. Repetida para acelerar a busca futura desse registro no meio de outros, mediante oferta de maior quantidade da impressão, decorrente da repetição. A memória tem registros que quase todo mundo conhece, constituintes do senso comum, e uns que só poucos indivíduos conhecem, ditos sábios devido a essa escassez. Comparação é a apresentação simultânea de vários registros dos quais dois pertencem à mesma classificação e são comparados, enquanto outros definem padrões de referência e qualificam os comparados. Registros existem independentemente dos padrões, podem mostrar contato, mas somente com os padrões mostram a intimidade com o fato, ganham identidade e atribuem a qualidade de experiente ao conhecedor deles.

O desejo de alterar um procedimento não será realizado até que o autor faça a investigação em busca do antônimo e do gênero próximo, sem os quais o conhecimento só abranje repetição e repele novidade. Sem saber alterar, você está fadado a prosseguir cada segunda-feira o mesmo que tratara na sexta-feira anterior. Cada amanhã não será outro dia, mas extensão de um mesmo dia. Pode conseguir aumento de quantidade, talvez de qualidade, mas não terá progresso. A conjunção do antônimo

com o gênero próximo é um dos muitos modos de investigação, escolhido aqui por mim. Esta escolha foi a mesma de Galileu, Bacon e Einstein. O antônimo é qualquer conceito de sentido contrário ao proposto, mas no caso do desejo de alterar há um padrão de referência acima de senso comum, pois o proposto significa a crença absoluta, geral e irrestrita, apta a proporcionar critério de autoridade. Em virtude desse critério, atribuo a Pasteur o conhecimento da fermentação, acredito no fenômeno e não preciso repetir o ensaio, porque reconheço em Pasteur autoridade para proclamar o assunto. O gênero próximo é um objeto correlato capaz de explorar a virtude do antônimo. Caso o Brasil precise substituir o seu porta-aviões, Navio-Aeródromo *São Paulo*, como será a troca? Por um sinônimo, talvez comprado na mesma origem, ou por um alterado concebido aqui? A pergunta exige descrição da alteração, comparação com o original e então escolha.

Veja a alteração. Começando com a carena, respondemos que pode ser mantida porque tem estabilidade superlativa, é veloz e comporta os volumes e as massas desejados. A tecnologia ao alcance da Marinha do Brasil é capaz de dar progresso à carena atual? Sim. É fácil ver que vale trocar os dois propulsores axiais de 47 MW e 5,52m de diâmetro por quatro azimutais de 24 MW e 3,96m de diâmetro; muda-se o governo para melhor e ganha-se resistência à falha de um propulsor, pois ¾ de propulsão é mais que ½ dela. Sem ser minha crença, há quem ache vantagem operar os dois hélices de 47 MW em vez de quatro de 24 MW. Tais pessoas não vêem que a cavitação de 47 MW causa erosão hidráulica, enquanto a de 24 MW é suportada pelo material das pás dos hélices. Os franceses não viram no *Clemenceau*, no *Foch* nem no *Charles de Gaulle*. Ou descobrem um conjunto revolucionário de forma e substância ou subempregarão o navio. Os azimutais implicam trocar acionamento a vapor por elétrico, menor, mais leve, mais regulável e com menos operadores. É visível a redução de massas e volumes associados. Esse casco poderia satisfazer também outros desejos.

O porta-aviões é um casco que abriga um campo de pouso e decolagem provido de hangar e hotel. Deixemos sem estudo a invenção de hotel, porque é tecnologia simples cujo entrave, espaço, começou a ficar farto devido ao acionamento elétrico. Há 60 anos o campo de pouso (convôo) é oblíquo à linha-de-fé para permitir simultaneidade com decolagem. Serve qualquer outro arranjo que permita o mesmo, mas só agora surgiu o projeto de um. O convôo tem elevadores de munição e de aeronaves, catapultas, postos de combustível, espelho de pouso, aparelho de parada, equipamento de incêndio, tratores e uma alta superestrutura lotada por mastros, antenas e compartimentos habitáveis, sendo repetição de projeto adotado por falta de simulação, dinheiro e ousadia. Comentemos antônimos e gêneros próximos do pouso oblíquo, do sentido e do acionamento das catapultas, do tamanho da superestrutura, da viagem do elevador conduzindo um avião por vez, da singularidade do aparelho de parada e do espelho. E ainda do uso de tratores, barreiras e arremetida.

Antônimo: se as direções do pouso e das catapultas forem paralelas, cessa o oblíquo caso a largura do convôo permita uso simultâneo por mais de uma aeronave. Gênero próximo: catapultas superam falta de vento frontal à aeronave, porque criam vento aparente, logo permitem decolagens em sentido oposto ao pouso, assim criando estacionamento disponível em toda a parte do convôo livre delas. O primeiro impulso é declarar a inconveniência porque o vento contrário é imprescindível, o que é

fato para o pouso, função do "*stol*". Caso o outro pense no fenômeno ou ouça o proponente, o antônimo é viável. Progresso: aumenta além do dobro a quantidade de aeronaves embarcadas. Antônimo: catapultas elétricas de modelo brasileiro possuiriam dois engates eqüidistantes no cabo acionado eliminando o retorno do engate característico das atuais, assim elevando a mais do dobro a cadência de decolagens. Progresso: reduz espera para concentrar ataque, assim aumentando a autonomia dos aviões. Gênero próximo: é mais sadio aguardar sucesso de pesquisas estrangeiras de catapultas elétricas que empreender brasileiras pouco promissoras. A fração de despesa com pesquisas em relação ao total destinado a material bélico seleciona por expectativa de sucesso as que serão conservadas. Existem máquinas elétricas providas de aceleração e potência variáveis, como as a vapor, mas somente servem quando livres de precessão, que não são as rotativas embarcadas. Catapultas a vapor podem acionar engates em cabo paralelo, assim evitando o retorno do engate único. Unem a vantagem da direção do vapor à dos engates alternados. Antônimo: se houver em todo o convôo e no hangar rasgos para carris embutidos, acionados por cima para rebocar aeronaves, tratores são estorvo. Progresso: move mais aeronaves ao mesmo tempo. Gênero próximo: levar um avião ao elevador, subir ao convôo e tirar o avião toma mais tempo que trazê-lo até o elevador, abastecê-lo e municiá-lo e, nos modelos atuais, mais que o tempo entre duas decolagens. Antônimo: adotar elevadores capazes de receber dois aviões. Progresso: aumenta o ritmo de decolagens de aviões saídos do hangar.

Gênero próximo: nunca houve registro de uso de barreira em operação porque a qualificação do piloto para porta-aviões consiste em escolher o cabo onde enganchar. Não bater no convôo antes do cabo de parada nem tem propósito para arremetida em que o aparelho de parada e o espelho são modernos. Antônimo: não instalar barreira nem admitir arremetida. Progresso: aumenta estacionamento, libera espaço no convôo. Antônimo: transfere para cobertas abaixo da superestrutura os habitáveis, deixando nos mastros tantos "olhos de TV" quanto desejável. Volta o impulso de opor mudança, esquecendo a indiferença entre a vista nas janelas e nas telas de televisão. Se comparar com a "visão acústica" pelos submarinos, por vezes reduzida à memória pelo silêncio dos atores, a das telas é uma bênção. Progresso: diminui altura, largura e peso da estrutura e assinatura visual do navio, aumentando liberdade do arranjo de antenas de toda espécie, sem eliminar a visão simultânea do cenário inteiro.

Gênero próximo: com tanto espaço e ausência de coisas no pouso, chegou a vez de instalar no convôo mais de um aparelho de parada. Em vez do primeiro par de cabos distante 56 e 67m do início do convôo, com 15m de extensão para enganche, a meio do pouso, com espelho único, cabem dois pares com extensão de 8m, cada um num bordo, afastados do centro e mais um arranjo idêntico distante 112 e 123m do início do convôo, cada um com seu espelho. Esse conjunto de quatro aparelhos permite menor intervalo de tempo (ou de distância) entre aviões na fila para pouso, pois torna possível o pouso seguinte assim que o anterior pare de recuar, garantido pela alternância entre bordos e entre distâncias dos aparelhos. Progresso: reduz espera de pouso livre, economizando gente, aeronave, combustível e duração do recolhimento. Já temos projeto de freio elétrico nos aparelhos muito menor que os mecânicos importados pela Marinha, que ocupam no casco um piso de bordo a bordo sob o convôo.

Os aumentos da quantidade de aeronaves embarcadas e do ritmo de decolagens causam necessidade de mais combustível e munição de aviação. Significa muito mais volume e peso que os economizados via acionamento elétrico. Contingência: reduz ala embarcada, subemprega o navio, repõe munição e combustível via aérea ou troca o complexo tanques de combustível fóssil-caldeira pelo complexo combustível nuclear-reator. A contingência preferível é trocar a operação do complexo fóssil pelo do nuclear, mas a crença (sem antônimo e sem gênero próximo) é de ser maior a despesa de instalação da nuclear que a da fóssil. O antônimo e o gênero próximo permanecerão distantes de avaliação até que os dados de funcionamento do Laboratório de Geração de Energia Nuclear (LABGEN) propiciem a montagem de modelos virtuais de reatores mais compactos e abastecidos para mais de dez anos, assim destruindo a crença, mas já cabe a especulação. Mais compactos diminuem proteção, custo, espaço e peso.

A despesa de operação da nuclear já é mais barata que a da irredutível fóssil, mas ainda diminui mais se aumentar o intervalo de reposição de combustível. Com dois ou mais reatores no mesmo casco, não há por que acrescentar motores à combustão, grupos de ar ou baterias, a menos que persista vontade de repetir para não inovar. Esta crença de custo maior é alicerçada na produção do reator mediante aquisição, em vez de por construção. Do mesmo modo que o preço dispara na aquisição de produto mediante lucro acumulado a cada etapa de produção, desaba a cada acréscimo de componente executado por encomenda sob projeto próprio.

Prevalecendo a decisão de construir, o orçamento de pesquisa deve ter generosidade inovadora para comportar fracassos e retomadas imprescindíveis ao projetista, que precisa ensaiar reator com nuvem neutrônica dezenas de vezes mais rica que a já obtida, com controle da reação operável em espaço de menor altura, sem afetar a convecção d'água e a geração de vapor. A falta de antônimo e gênero próximo nutriu essa crença de custo elevado da propulsão nuclear, em que a parcela mais vultosa, o gigantismo das carenas para reatores copiados, cuja altura ainda supera o dobro da altura do combustível, é aceita sem ponderação.

O discurso acima mostra um modo de investigação. A Marinha não precisa substituir o *São Paulo*, mas pensar continuamente neste e noutros meios, mediante modalidades de investigação. Sem elas o amanhã repete o hoje, graças a elas o amanhã pode ser outro dia.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<CIÊNCIA E TECNOLOGIA>; Estudo; Experimento; Análise de Sistemas; C & T na Marinha; Engenharia naval; Navio-aeródromo;

A DISPUTA PELA LIDERANÇA DA ÁSIA NO PÓS-GUERRA FRIA (II)

FERNANDO **MALBURG** DA SILVEIRA
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Refº)

SUMÁRIO

PARTE I (publicada no 4º trim./2007)

Introdução
Os interesses ocidentais na Ásia
O fim da Guerra Fria e o cenário asiático
Breve síntese da História do Japão
O *Bushido*
Breve síntese da História da China
Política externa japonesa
Política externa chinesa

PARTE II

As rivalidades sino-japonesas na atualidade
A questão de Taiwan
A península coreana
A disputa pelas ilhas no Mar da China
A aliança de defesa Japão/EUA
O Japão e a ONU
A presença norte-americana
A rivalidade econômica
Outros aspectos dos ingredientes presentes no cenário
Algumas interrogações e perspectivas
O teatro marítimo
A Marinha norte-americana
A Marinha japonesa
A Marinha chinesa
A Marinha de Taiwan
A Marinha sul-coreana
A Marinha norte-coreana
Alguns reflexos das rivalidades sino-japonesas no cenário examinado
Conclusões

AS RIVALIDADES SINO-JAPONESAS NA ATUALIDADE

Observa-se que no presente panorama geopolítico da Ásia destacam-se dois atores regionais principais: a China e o Japão, respectivamente a quarta e a segunda economias do planeta; e que as relações entre esses *players*, comportando rivalidades históricas, definem uma realidade que, conjugada com os interesses de outros importantes atores (regionais e não regionais), influi na integração sociopolítica e socioeconômica do continente asiático, bem como na estabilidade desse continente.

O Japão, país insular geograficamente limitado, transitou (principalmente em razão de pressões externas) de séculos de isolamento sob um regime feudal para um regime capitalista progressista. Passou por um período de expansionismo imperialista que o levou a várias campanhas militares no continente; e tem sido, após a Segunda Guerra Mundial, o grande aliado asiático dos Estados Unidos, inicialmente para ajudá-los a conter os avanços do comunismo na Ásia e, com o término da Guerra Fria, como parceiro em busca de uma influência continental capaz de contrabalançar o vertiginoso crescimento chinês na região. Seu regime imperial, hoje parlamentarista, sobreviveu a todas as transformações sociopolíticas da história moderna e experimentou, a partir de meados dos anos 60, um grande desenvolvimento econômico, tornando-se exportador de capitais e de produtos intensivos em tecnologia avançada, ao mesmo tempo em que equaciona de forma satisfatória a importação de matérias-primas e petróleo, dos quais é extremamente dependente. Tendo alcançado a posição de segunda economia do planeta, seu papel econômico na Ásia é de grande relevância, inclusive no que diz respeito à promoção do desenvolvimento de outros países asiáticos, mas o arrefecimento da economia em anos mais recentes, aliado a problemas de política interna e à excessiva dependência dos Estados Unidos para sua defesa, representa óbice à afirmação japonesa na Ásia.

A China comporta a maior população mundial, somando cerca de 1,3 bilhão de habitantes, e ocupa enorme extensão territorial no continente, tendo sido, no século XVIII, a nação líder inconteste da região. Nos séculos XIX e XX, contudo, começando pela Primeira Guerra do Ópio, em 1839, foi alvo de invasões e agressões imperialistas colonialistas dos ingleses, alemães e japoneses, com severas conseqüências para seu desenvolvimento social, político e econômico. Após a Segunda Guerra Mundial tornou-se, em 1949, a República Popular da China (RPC), em decorrência da vitória dos revolucionários comunistas liderados por Mao Tsé-Tung sobre os nacionalistas que, derrotados, vieram a estabelecer-se em Taiwan. O estabelecimento da RPC foi, para o resto do mundo, o marco de que a China (com as importantes exceções de Taiwan, Hong Kong e Macau) estava finalmente unificada e dotada de um governo central dominante. Com a morte de Mao em 1976, o novo líder chinês, Deng Xiaoping, reorientou os rumos da nação, implementando uma nova filosofia de desenvolvimento com bases capitalistas, embora permanecendo o comando político do país sob o regime comunista. Fruto dessas mudanças, a China vem experimentando, desde meados dos anos 80, um crescimento econômico espantoso, com seu PIB crescendo a taxas percentuais médias de dois dígitos por ano, o que torna o país um ator privilegiado no cenário e nega ao Japão a liderança continental.

Enquanto o Japão busca recuperar-se de seus problemas econômicos, remover óbices à reformulação de seu poder militar e aumentar a expressão de sua presença nos fóruns inter-

nacionais, visando assumir a postura de um *player* estratégico mais ativo e menos dependente dos Estados Unidos (EUA) no concerto das nações, a China vem apresentando importante crescimento político, econômico e militar no mesmo cenário geopolítico, conquistando uma posição proporcionalmente mais forte no continente asiático. A contraposição dessas tendências e interesses, se não tratada com sucesso pela diplomacia, pode ser um fator desagregador dos esforços de ambos os países pela normalização de suas relações, que são freqüentemente vistas pelos analistas como uma mistura de matérias capazes de levar à convergência ou à divergência, à coexistência pacífica ou à confrontação, com igual facilidade.

Essa disputa vem até agora se dando pela via pacífica, mas tem lugar sob um notável desbalanceamento de poderes regionais. Eis que a China desfruta de grande poder militar (inclusive em termos de armamento nuclear e seus vetores de longo alcance, sendo de ressaltar que os gastos militares chineses têm tido crescimento médio anual próximo dos 15%, desde 1989) e é membro efetivo do Conselho de Segurança da ONU. Já o Japão permanece sob as limitações impostas pela derrota na Segunda Guerra Mundial, que inviabilizam o crescimento de suas forças armadas, e não tem logrado sucesso em desempenhar um papel mais proeminente no concerto internacional, tendo inclusive falhado em conquistar lugar no referido Conselho.

Poder-se-ia dizer, como defende Pepe Escobar em *21: o Século da Ásia*, que China e Japão são potências complementares, de vez que em cooperação poderiam organizar o compartilhamento da hegemonia da Ásia no século XXI. Embora teoricamente admissível, essa colocação idealista é influenciada por relações muito complexas e traumas históricos indeléveis, num cenário em que o Japão mostra-se líder em economia e tecnologia, todavia com influência política limitada, enquanto a China emerge como potência territorial, política, econômica e militar de grande peso internacional, sendo vista pelo Japão (e por seu aliado principal, os EUA) como uma ameaça potencial. É bem verdade que os dois gigantes da Ásia somam cerca de 3/4 da atividade econômica da região e dobraram seu comércio bilateral nos últimos cinco anos. Mas é também verdade que as relações entre ambos vêm se desgastando e que seus gastos militares representam 50% dos dispêndios regionais para fins bélicos, preocupando a Ásia e o Ocidente (particularmente os EUA, que observam com receios o fato de que o orçamento militar chinês tem crescido em percentuais muito elevados ao longo de 17 anos).

A China emerge como potência territorial, política, econômica e militar de grande peso internacional

Samuel Huntington, em sua obra *The Clash of Civilizations and the remaking of the world order*, definiu, com a concordância de expressiva quantidade de cientistas políticos modernos, a existência de oito grandes civilizações na divisão da humanidade de hoje: **a Ocidental (Europa, EUA, Canadá e Austrália), a Latino-Americana, a Africana, a Islâmica, a Ortodoxa (nucleada na Rússia), a Hindu, a Japonesa e a Sínica (ou Confuciana, ou Chinesa)**. Entender suas peculiaridades é importante para a compreensão das relações entre os países que as hospedam.

Segundo Huntington, a **Civilização Chinesa (ou Confuciana, ou Sínica)**, que tem como estado-núcleo a China (e abrange também comunidades chinesas do sudeste asi-

ático, a Coréia e, parcialmente, o Vietnã), tem formas de governo em grande parte ainda autoritárias, fruto das convulsões políticas que abalaram a área que ocupa. Seu estado-núcleo, embora permanecendo um regime comunista, é hoje uma potência econômica e militar no planeta, atraindo rapidamente capitais e empresas de todo o mundo ocidental (inclusive dos EUA) e tendendo a se tornar a grande desafiadora da hegemonia norte-americana que emergiu da dissolução da União Soviética e do fim da Guerra Fria. A China representa um enorme mercado de quase um bilhão e meio de pessoas, cuja religião principal é o confucionismo, e enfrenta sérios e igualmente enormes problemas sociais, mormente quando observadas as grandes desigualdades entre as populações urbanas e rurais. Não são menores os desafios econômicos, particularmente agravados por carências de energia e matérias-primas para sustentar o célere crescimento chinês de épocas recentes (sustentabilidade que muitos analistas questionam).

O Japão, aparentemente mais estável a curto prazo, precisa do mercado chinês e asiático em geral, interessando-lhe uma China estável. A China necessita de capital e de tecnologia japoneses, e tem o Japão como seu segundo parceiro comercial, depois de Hong Kong

A **Civilização Japonesa**, segundo o mesmo autor, desde quatro séculos antes da Era Cristã, já adquiria características próprias, apesar das possíveis origens comuns que remotamente podem tê-la ligado à chinesa. Seu estado-núcleo, o Japão, é limitado em espaços geográficos e é também carente (mais do que a China) de recursos naturais para crescer, o que o tem levado, ao longo dos tempos, a guerras de conquista em terras de seus vizinhos continentais para suprir-se dos insumos estratégicos indispensáveis ao seu desenvolvimento. Ainda que derrotado na Segunda Guerra Mundial (o que o fez aceitar limitações na capacitação militar e no exercício da política externa), é hoje sede de uma das civilizações mais tradicionais e tecnologicamente mais avançadas do mundo, não tendo abandonado seu desiderato de firmar-se como potência asiática e mundial, *status* este que já ostenta sob o ponto de vista econômico. Essa vontade é mais perceptível desde o fim da Guerra Fria. Diante da percepção do grau de liberdade conquistado pela China para crescer, o Japão procura intensificar sua política de segurança e manifesta maior interesse em ser reconhecido como potência continental e mundial; e, para ambos esses objetivos, necessita robustecer o seu Poder Militar.

Historicamente, um dos países tem sido sempre mais forte e próspero que o outro. Antes do século XIX, a China foi dominante. Após a Restauração Meiji, em 1868, veio o Japão a predominar. Mais recentemente, a partir de meados do século XX, o rápido crescimento chinês, ocorrido no período em que teve início a estagnação da economia japonesa (anos 80/90), revelou um cenário ainda não resolvido de disputa por áreas de influência na Ásia, onde se enfrentam uma potência amadurecida em fase de recuperação (Japão) e uma outra, emergente, em célere evolução (China), com tendências à prevalência da segunda, num horizonte temporal próximo.

Observa-se, portanto, que a disputa por uma possível hegemonia asiática é uma luta de gigantes, ainda que territorialmente e demograficamente um seja muito maior que o outro, e que as potências rivais têm carências e dissensões políticas capazes de desestabilizar a área em que tentam ampliar suas influências. Não há como deixar de considerar, todavia, que presentemente existem importantes interdependências econômicas entre ambos, clamando por uma convergência de interesses. O Japão, aparentemente mais estável a curto prazo, precisa do mercado chinês e asiático em geral, interessando-lhe uma China estável. A China necessita de capital e de tecnologia japoneses, e tem o Japão como seu segundo parceiro comercial, depois de Hong Kong. Mas as culturas econômicas são bem distintas, e cada um tende a impulsionar o desenvolvimento asiático à sua maneira – o que gera conflitos de interesses no século recém-inaugurado, apesar dos incentivos econômicos ao crescimento conjunto e pacífico de ambos. Há fundados receios, como manifestou Kent Calder no artigo *China and Japan Simmering Rivalry*, de que as relações sino-japonesas possam se deteriorar ao ponto que levou a rivalidade anglo-germânica à Primeira Guerra Mundial, há quase um século, principalmente em razão das inconfessas ambições chinesas de liderança e de seus receios quanto à remilitarização do Japão. Relembra Calder que as percepções fluidas das sociedades sobre o poder e o medo são causas clássicas das guerras; que essas percepções estão presentes na Ásia de hoje, inclusive exacerbadas por um nacionalismo chinês ressurgente, que trás à superfície memórias indeléveis da Segunda Guerra Mundial e de conflitos regionais antecedentes, danosas para a imagem do Japão no continente; e que o crescente poderio chinês é visto como uma ameaça por expressiva parte da sociedade nipônica, também nacionalista, e pelos EUA, principal aliado do Japão no Oriente.

É perceptível que a China moderna, em sua trajetória rumo à hegemonia asiática, procurou o caminho da flexibilidade diplomática, da remoção dos óbices ao crescimento por meios pacíficos e do favorecimento da formação de um mundo multipolar. **Não interessa à China um ambiente de contenciosos capazes de prejudicar o ritmo de desenvolvimento que, assombrando o planeta, vem conseguindo manter com altas taxas, há mais de duas décadas**. Analistas do crescimento chinês identificam que a preservação do *status quo*, ou seja, a manutenção da ordem mundial vigente, ainda que sob a atual hegemonia americana, é mais favorável aos seus objetivos do que um ambiente de confrontações. Nada parece preocupar mais a China do que a desestabilização do Mar da China Oriental, da península coreana (ainda dividida em duas Coréias) ou do Oriente Médio e Próximo (que lhe garantem grande parte do suprimento de petróleo). Previsões de alguns analistas consideram possível a China vir a ultrapassar o poderio econômico norte-americano se o mundo permanecer estável e se for sustentado seu ritmo de crescimento. Para tanto, obviamente a paz e a estabilidade na Ásia e nas relações com o Japão são metas da diplomacia chinesa. Essa postura chinesa, aliás, tem base em sua história: entre os séculos XI e XVIII, a China foi economicamente poderosa, e alcançou esse *status* sem guerras (exemplo que os ocidentais e o Japão não conseguiram imitar). Mas é preciso levar em conta que, se obstaculizado o desenvolvimento chinês, frentes de confrontação poderão se desenvolver entre China e Estados Unidos (e nas relações sino-japonesas, em face da consagrada parceria nipo-americana do pós-Segunda Guerra Mundial).

Em 1970/71 a China reaproximou-se dos Estados Unidos, depois de romper com a

URSS. E, desde 1971, a China colocou (e vem coerentemente mantendo válidos) os princípios que devem nortear as boas relações sino-americanas e sino-japonesas: a República Popular da China (RPC) é o único governo legal que representa a China e os chineses; Taiwan é parte inseparável do território chinês; e os acordos firmados no passado entre o Japão e o líder chinês Chiang Kai-Shek (nacionalista derrubado pela revolução comunista chinesa, fato gerador da questão de Taiwan) são ilegais e devem ser anulados. Após intensas negociações diplomáticas, China e EUA convergiram posições e divulgaram, em 1972, um comunicado conjunto normalizando relações bilaterais, as quais vêm revelando resultados positivos em vários domínios, todavia sem apagar de todo os fatores capazes de desestabilizá-las.

No presente, evidencia-se que a China passa a desempenhar um papel econômico importante em virtude de um fenômeno um tanto incômodo para um país comunista: o ingresso no regime capitalista, ainda que matizado pelos ideais socialistas. Esse caminho foi identificado como necessário para manter taxas de crescimento anuais superiores a 6% ou 7%, fundamentais para sustentar um crescimento populacional de mais de 14 milhões de pessoas por ano, já que níveis mais baixos de crescimento poderiam gerar instabilidades sociais numa nação conduzida com rigidez pelo Partido Comunista, que sufoca vigorosamente a oposição política ao regime. Ao mesmo tempo, essa opção leva a China a um comportamento mais agressivo no cenário econômico mundial, tornando-a, desde os anos 80, um pólo de atração para investimentos externos e créditos internacionais (inclusive dos EUA e Japão). Seu comércio internacional saltou de 1 bilhão de dólares nos anos 1950 para 400 bilhões em 2000, crescendo 15% ao ano desde 1978; seu sistema educacional passou por reformas profundas; sua pauta de exportações diversificou-se na direção dos produtos industrializados; suas relações comerciais e financeiras com o resto do mundo cresceram substancialmente, tendo seu superávit comercial com os EUA se tornado duas vezes maior que o japonês; suas importações de petróleo e matérias-primas são gigantescas; e a economia chinesa cada vez mais se consolida num papel central na Ásia e no mundo – já ocupa o 4º lugar em porte no *ranking* mundial, tendo passado a Inglaterra (e podendo em breve vir a ultrapassar a Alemanha, tornando-se a 3ª). Cuidar da estabilidade desse cenário é, portanto, uma meta da diplomacia chinesa, consciente das prioritárias carências sociais e de quanto a China prende as atenções do mundo com seu vasto e rápido crescimento.

Quando da crise financeira que abalou a Ásia em 1997-1998, a China manteve um firme controle do câmbio, não desvalorizou sua moeda, resistiu às pressões do FMI e preservou suas oportunidades de crescimento, quando todos os vizinhos sofreram enormes perdas

A diplomacia chinesa também soube tirar partido de momentos difíceis na região. Quando da crise financeira que abalou a Ásia em 1997-1998, a China manteve um firme controle do câmbio, não desvalorizou sua moeda, resistiu às pressões do FMI e preservou suas oportunidades de crescimento, quando todos os vizinhos sofreram enormes perdas. Com habilidade, a China ofereceu ajuda a todos, a juros baixos, e auxiliou na estabilização da crise regional mediante

o incremento das importações, enquanto Japão e EUA se tornavam alvo de críticas por suas atitudes pouco incisivas ou hesitantes. Atitude típica de quem aspira liderar, aliando crescimento à estabilidade política (embora sem fazer concessões à democracia, pois, apesar do fracasso do regime socialista na Europa e no resto da Ásia, o Partido Comunista Chinês permanece firme no comando do Estado e da nação).

Domesticamente, o governo chinês tem a percepção de que sua aceitação política deriva essencialmente do rápido desenvolvimento, e deverá fazer todo o possível para manter a meta de crescimento anual de pelo menos 7% (que vem sendo superada, dado que há mais de 25 anos o PIB vem se expandindo a uma média de 9% ao ano, freqüentemente alcançando dois dígitos). Os líderes chineses continuam se intitulando comunistas, mas na prática conduzem os negócios do país sob os princípios capitalistas (como disse Deng Xiaoping, "não importa se o gato é preto ou branco, desde que pegue o rato"). Há um gigantesco mercado interno de consumidores em formação, um vasto contingente de trabalhadores de baixo custo, uma carência de 12 a 15 milhões de novos empregos a criar a cada ano, uma migração de mais de 100 milhões de trabalhadores rurais (sem seguro social, assistência de saúde ou moradia fixa) para os centros urbanos, e um universo de 800 milhões de pessoas vivendo no campo em condições precárias. Diante disso, nada pode ter prioridade nacional maior do que o desenvolvimento e a geração de empregos para evitar a convulsão social, num país em nítida transição de um regime econômico para outro.

A China esforça-se por restabelecer o clima de boas relações e de abertura com os Estados Unidos, iniciado em 1971 com a aceitação da RPC nas Nações Unidas em lugar de Taiwan e com a visita presidencial de Richard Nixon ao país, no ano seguinte

Domesticamente, ainda, a China enfrenta não poucos desafios. A geração de energia está atingindo limites comprometedores do crescimento. A infra-estrutura nacional é precária. A economia é superaquecida, podendo gerar "bolhas" perigosas. O governo abriu as torneiras do crédito, gerando excessos de produção em vários setores, que precisam de mercado externo. O nível de investimento é considerado exageradamente alto, gerando dívidas cujo saneamento pelo retorno do capital investido causa preocupação. O capitalismo chinês, em sua fase de transição, não se encontra solidamente amparado em legislação adequada, no respeito à propriedade e na liberdade de mercado, ainda incipientes. Os empreendimentos estatais ainda são norteados mais pelo dirigismo e pelas alocações de cargos do que pela lucratividade tipicamente capitalista, tornando-os pouco competitivos em relação aos padrões ocidentais. A estrutura financeira dos bancos não segue os padrões ocidentais de alocação racional de capitais, o que a torna vulnerável a choques externos. Esses fatores podem afetar, num futuro ainda não muito previsível, a sustentabilidade do crescimento econômico e da estabilidade interna; e são fatores influentes nas relações sino-japonesas no que concerne à disputa pelo predomínio de influências na Ásia. Se hoje esse predomínio pende para o lado chinês, uma desestabilização na China po-

derá mudar o cenário asiático futuro; e o Japão estará atento às oportunidades.

A China esforça-se por restabelecer o clima de boas relações e de abertura com os Estados Unidos, iniciado em 1971 com a aceitação da RPC nas Nações Unidas em lugar de Taiwan e com a visita presidencial de Richard Nixon ao país, no ano seguinte. Apesar do problema de Taiwan continuar delicado, a China do pós-Guerra Fria não deseja dar margem à criação de uma situação semelhante à que fez desmoronar a União Soviética, esgotada por décadas de uma corrida armamentista alimentada pela bipolaridade e pela ameaça de guerra nuclear. Mas não se descura, dedicando expressiva parcela do produto nacional bruto às suas forças armadas (com gastos militares que cresceram de cerca de 4 bilhões de dólares em 1991 para 24 bilhões em 2004); e assim age ao mesmo tempo em que cultiva relações estáveis com os EUA (desde que os americanos não hostilizem o crescimento chinês e não voltem a apoiar o separatismo de Taiwan, como fizeram no passado, respaldando o regime nacionalista refugiado em Taipei; e desde que a situação na península coreana não deteriore a ponto de colocar China e EUA em confronto). Num contexto de paz, os investimentos americanos na China deverão continuar, e a China continuará a investir pesadamente em títulos da dívida pública norte-americana, que já possui em enorme quantidade e que lhe trazem certa dose de segurança nessas relações.

Apresentada essa visão panorâmica, examinemos mais de perto os principais fatores capazes de desestabilizar as relações sino-japonesas.

A questão de Taiwan

A questão de Taiwan merece realce por sua expressividade estratégica. A Guerra Fria, ao colocar em pólos opostos o Ocidente e o Oriente, sempre teve em seu palco as dissidências entre a República Popular da China e os EUA, envolvendo Taiwan e a península coreana. A China apóia a reunificação das Coréias e vem estimulando (após o encontro havido em junho de 2000, em Piongyang) as relações econômicas (que desde então cresceram 150%) e o intercâmbio cultural entre as duas Coréias; e não abre mão de considerar Taiwan e as ilhas adjacentes como pertencentes ao seu território, sob o governo sediado no continente. Como na península coreana, a China vem estimulando a cooperação econômica com Taiwan, que já alcança uma centena de bilhões de dólares; mais de 70% dos investimentos de Taiwan foram direcionados para o continente em 2004; mais de 10% da força de trabalho da ilha atua na China; e algumas das mais fortes empresas exportadoras chinesas são de propriedade de empresários de Taiwan. Mas não têm sido abandonadas as várias formas de pressão para enfrentar o sentimento de independência que vem se mostrando crescente no pós-Guerra Fria em alguns meios políticos taiwaneses (as mais recentes eleições presidenciais em Taiwan têm mostrado a forte presença de candidatos favoráveis à independência). Dentre outras medidas, o parlamento chinês aprovou, em 2005, a *Anti-Secession Law* como parte de uma política anti-separatista, lei esta que considera claramente o uso de meios não pacíficos – e de quaisquer outras medidas necessárias – para conter movimentos independentistas, o que é preocupante sob o ponto de vista japonês e estadunidense.

Efetivamente, não é matéria trivial caracterizar o real *status* político de Taiwan. A controvérsia reside em distinguir se Taiwan deve permanecer como integrante da República da China (*Republic of China*, ROC) ou unificar-se com os territórios continentais governados pela PRC (*People's Republic of China*) ou ainda tornar-se a

República de Taiwan. Essa controvérsia está, por sua vez, contida em outra, que discute se a ROC é um Estado legítimo e reconhecido. Correntemente, Taiwan e outras ilhas vizinhas pertencem à jurisdição da ROC, que é a contração insular resultante da derrota dos nacionalistas de Chiang Kai-Shek frente aos comunistas de Mao Tsé-Tung na guerra civil chinesa e da conseqüente realocação do governo nacionalista em Taipei, na então Ilha de Formosa, em 1949. A PRC tem a inabalável posição de que a ROC deixou de ser um governo legítimo após a fundação da primeira, em 1949; que a PRC é a única sucessora legítima da ROC para governar a China como um todo, inclusive Taiwan, sob a teoria da sucessão dos Estados; e que Taiwan é parte inalienável da China unificada. O reconhecimento pela ROC da expressão *uma única China* é colocado pela PRC como condicionante de quaisquer negociações. Quando muito, a PRC flexibiliza aceitando a política de "um país, dois sistemas" (como adotado em Hong Kong), mas não aceita normalizar relações diplomáticas com países que as mantêm oficialmente com a ROC.

Dado que a ROC perdeu para a PRC seu assento na ONU em 1971, a maioria dos Estados soberanos passou a reconhecer a PRC como a única representação legítima de toda a China. Os Estados Unidos fizeram esse reconhecimento em 1979, o que constituiu severo revés para a ROC, mas não deixou de lhe dar suporte político e militar. Não obstante, a ROC ainda mantém, no presente, relações diplomáticas oficiais com 25 Estados (embora não muito expressivos), e *de facto* mantém relações com quase todos os demais. ROC e PRC mantêm relações entre si por meio de agências governamentais, em lugar de fazê-lo por meio de órgãos de relações exteriores governamentais de nível mais alto. Entre as soluções politicamente consideradas aceitáveis por muitos especialistas, tem-se a da preservação do *status quo*, que consiste em tratar não oficialmente Taiwan como um Estado, ao mesmo tempo em que se deixa claro que não será dado suporte a uma declaração de independência. Mas é fato que a PRC jamais controlou Taiwan desde a fundação da ROC, que efetivamente controla e governa a ilha e considera ser Taiwan um Estado soberano *de jure*. A política do *status quo* é bem aceita internacionalmente porque não define o *status* legal presente ou futuro de Taiwan, deixando a cada grupo de países a liberdade para interpretar a situação conforme suas conveniências políticas. Por outro lado, é criticada por gerar ambigüidades e ser potencialmente geradora de conflito, em caso de erros políticos de cálculo de reações.

Trata-se de situação bastante confusa e complexa. Enquanto o resto do mundo tenta harmonizar o uso das expressões *de facto* e *de jure* para descrever o *status* político de Taiwan e da ROC, a PRC deixa claro (como evidencia a *Anti Secession Law* chinesa, promulgada em 2005) que um conflito armado poderá ser desencadeado caso Taiwan venha a se separar da China sob qualquer denominação; ou se Taiwan for invadida ou ocupada por outras potências, ou delas tiver apoio para a independência; ou se Taiwan continuar a protelar indefinidamente as negociações de reunificação; ou, ainda, se vier a se munir de armas nucleares.

Além da questão da soberania – na qual os chineses deixam claro que qualquer apoio externo (seja americano, japonês ou ambos) ao separatismo será considerado um ato de guerra contra o povo da China –, o governo chinês preocupa-se com o regime econômico da ilha que considera ser sua província, mas admite, com alguma flexibilidade, a discussão entre o capitalismo desenvolvi-mentista ali adotado e o socialismo mesclado com doses de capita-

lismo que a China vem praticando em busca do crescimento acelerado. Talvez um regime de consenso para Hong Kong ("*one country, two systems*") seja alcançável pacificamente; mas se falhar a diplomacia, o Mar da China poderá ser palco de uma confrontação do poder naval norte-americano com o chinês (de vez que Taiwan é militarmente inexpressiva diante do poderio chinês, dependendo totalmente dos EUA para sua defesa, em caso de intervenção armada chinesa). As forças navais chinesas na área são expressivas, compreendendo dezenas de fragatas e submarinos, e há centenas de aeronaves de interceptação, mísseis balísticos de curto alcance (SRBM) e milhares de soldados junto ao Estreito de Taiwan (que têm se exercitado em treinamentos voltados para uma invasão da ilha). Para se ter idéia do tamanho da preocupação chinesa com os desdobramentos da questão, há receios de que, estimulada por políticos radicais da ilha, seja feita uma declaração de independência de Taiwan durante os Jogos Olímpicos de 2008 na China. Se isso acontecer, será acontecimento desastroso para a estabilidade regional (e não tardará a ser considerado pelos radicais chineses como tendo sido estimulado também pelos EUA e Japão, deteriorando as relações sino-americanas e sino-japonesas).

As preocupações chinesas com o movimento pela independência têm fundamento nas posturas políticas do partido que atualmente governa Taiwan, cuja linha é democrática e, segundo analistas, separatista. As eleições presidenciais de 2008 prometem um embate entre o Partido Democrático Progressista governante e o antigo Kuomintang nacionalista, que hoje ataca o governo com denúncias de corrupção e assume posturas colidentes com o passado, entendidas como favoráveis à reunificação com a China continental. O atual governo tomou atitudes que a China considera desafiantes, como remover o nome China de todas as empresas estatais, substituindo-o por Taiwan ou por siglas, e tomou também atitudes voltadas para apagar a importância de Chiang Kai-Shek (e de seu sucessor e filho, Chiang Ching-Kuo) na formação de Taiwan, por considerá-los autoritários e ditatoriais (de fato, foram governos autoritários, e somente após a morte do segundo tiveram lugar as reformas democráticas). Com isso, acirram-se dissidências internas e observam-se manifestações do governo chinês de que uma estratégia ideológica está sendo usada pelos atuais governantes para fortalecer o separatismo (como comentou o jornalista Gilberto Scofield em *O Globo*, em 3/6/2007).

Não se pode esquecer que a China, apesar do término da Guerra Fria, continua a investir pesadamente no desenvolvimento de capacitação nuclear e na tecnologia de mísseis balísticos intercontinentais de múltiplas ogivas nucleares, lançados de terra ou de submarinos de propulsão nuclear

Não se pode esquecer que a China, apesar do término da Guerra Fria – e extravasando o problema de Taiwan –, continua a investir pesadamente no desenvolvimento de capacitação nuclear e na tecnologia de mísseis balísticos intercontinentais de múltiplas ogivas nucleares, lançados de terra ou de submarinos de propulsão nuclear (capazes inclusive de atingir os Estados Unidos). Essa política não contribui para firmar a estabilidade regional, nem mundial, e leva o Japão a ver o poder

militar da China como uma ameaça à segurança do império nipônico.

Nesse contexto, o Japão, que desde a derrota na Segunda Guerra Mundial ficou militarmente cerceado, comporta-se como um espectador dependente, fiando-se no poderio norte-americano. Por lhe faltar maior poder militar, é mais pragmático acompanhar o tratamento da questão pelos americanos. Acresce que, apesar de seus elevados interesses estratégicos na área, não poderão os nipônicos (tal como os americanos) recuar da posição de reconhecimento da soberania chinesa sobre a Ilha de Taiwan e adjacências. A postura chinesa (leia-se RPC), com respaldo na Declaração do Cairo de 1943 e na Declaração de Potsdam de 1945, aceita pelo Japão e que o obrigou a devolver Taiwan e ilhas adjacentes à China, é de conduzir a questão pela via diplomática, evitando abalos à segurança da região que tende a liderar (a menos que os EUA, impregnados pela hegemonia da *pax americana* do pós-Guerra Fria, enxerguem ameaças à sua sociedade causadas pelo crescimento chinês na Ásia e provoquem a ira chinesa, via intervencionismo). Mas são evidentes as preocupações de ambos, EUA e Japão, com a mobilização militar voltada para Taiwan, pois os mísseis chineses alegadamente posicionados para defender a ilha poderiam facilmente alcançar cidades japonesas e a Ilha de Okinawa, onde está estacionada a maior parte das tropas americanas no Japão. Isso levou o Japão e os EUA a procurarem neutralizar essa ameaça, desenvolvendo em conjunto um programa de mísseis de defesa antimísseis balísticos, cujos testes tiveram início em 2006 nas ilhas havaianas, despertando novas preocupações nas autoridades chinesas. São também evidentes as reprovações da China ao fato de que o Japão continua a manter relações bilaterais com o governo da ilha, afrontando a soberania chinesa (que aceita a cooperação econômica entre Japão e Taiwan, mas não na forma de relações de governo a governo). E são profundamente incômodas para a República Popular da China as manifestações de estrategistas japoneses sobre a conveniência da independência de Taiwan, não apenas por controlar estrategicamente rotas marítimas vitais para o Japão, mas também por tornar o Império do Sol Nascente mais vulnerável, caso seja a ilha reincorporada plenamente à China.

A península coreana

Na perigosa questão, agravada em 2002 (e novamente em 2006), da nuclearização militar da Coréia do Norte – cujo regime totalitário comunista é suportado pela China –, a participação chinesa no Grupo dos Seis (China, Coréia do Sul, Rússia, Estados Unidos, Japão e Coréia do Norte), criado para aplacar a crise, vem sendo conciliadora e tenta conter os excessos norte-coreanos, capazes de causar sério abalo na estabilidade regional. Nesse episódio, a China tem mostrado maturidade política, revendo inclusive posições de alianças passadas, embora não possa se livrar tão cedo do fardo norte-coreano (que, sob o prisma estratégico, ainda é um colchão entre a presença americana na Coréia do Sul e as fronteiras chinesas). Não obstante, falharam os esforços do sexteto, pois, em outubro de 2006, a Coréia do Norte, desafiadoramente, iniciou seus primeiros testes com bombas atômicas, gerando protestos internacionais generalizados e sanções políticas e econômicas pelas Nações Unidas, EUA, Japão, China e outros países. Na ocasião, os norte-americanos deixaram claro que a opção militar não está desprezada para conter os coreanos (opção esta, porém, não apoiada pela China nem pela Rússia no Conselho de Segurança da ONU). O Japão, desejoso de

mostrar maior responsabilidade no cenário, aplicou medidas unilaterais duras contra a Coréia do Norte, em adição às sanções decididas na ONU. Se China, EUA, Japão e Rússia não tiverem posições convergentes e serenas sobre a agressividade da Coréia do Norte, a península pode ser palco de confronto de conseqüências imprevisíveis para a estabilidade asiática e mundial.

O regime norte-coreano, pressionado mundialmente, mostrou, em novembro de 2006, tendências a voltar às conversações do Grupo dos Seis, mas manifestou que nele não deseja a presença do Japão, o que bem exemplifica os ressentimentos históricos e as reservas dos coreanos contra os nipônicos. No início de 2007, após a promessa de desativar reatores nucleares em troca de auxílio econômico e energético, voltou atrás, trazendo as conversações a novo impasse; em meados desse mesmo ano, diante da liberação de recursos financeiros que se encontravam bloqueados em Macau, deu novamente mostras de querer negociar, mas a confiança internacional nessa flexibilização não é das maiores.

É relevante observar que a China tem em suas mãos a sobrevivência do paupérrimo regime comunista norte-coreano, a quem dá sustentação política e econômica

É relevante observar que a China tem em suas mãos a sobrevivência do paupérrimo regime comunista norte-coreano, a quem dá sustentação política e econômica. Basta lembrar que a China supre mais de 60% das necessidades alimentícias da Coréia do Norte e grande parte de suas necessidades energéticas, mas essa sustentação representa um dilema para o governo chinês. Se, diante de compromissos decorrentes da Guerra da Coréia nos anos 50 do século passado, a China ousar apoiar uma reunificação *manu militari* da península partindo da Coréia do Norte, defrontar-se-á com a enérgica reação dos Estados Unidos, Japão e Coréia do Sul. Se, por outro lado, silenciar diante de uma absorção vinda do Sul, estará se rendendo aos interesses desses três países e perdendo força política, ao ver plantada em seu quintal meridional uma república capitalista aliada dos EUA, armada pelos americanos e fortemente desenvolvimentista, e ver-se-á ameaçada por uma possível onda migratória de norte-coreanos miseráveis, em fuga do regime colapsado. No contexto das relações sino-americanas e sino-japonesas, essas hipóteses têm que ser sempre consideradas, mesmo que não se afaste uma terceira, qual seja a da unificação da península pela via pacífica da negociação, contemplando da melhor forma possível os interesses de todos os atores principais (como ocorreu com a reunificação da Alemanha após a insolvência soviética).

A disputa pelas ilhas no Mar da China

A questão territorial, que na verdade se traduz numa questão energética, é também espinhosa, envolvendo disputas sobre as Ilhas Diaoyu (do lado chinês), ou Senkaku (do lado japonês), bem como outras menores, na área marítima entre Taiwan e o Japão (Mar da China Oriental), ricas em petróleo e gás. Lembremos que o Japão importa 99% de suas necessidades de petróleo e gás, e que a China em grande crescimento é também muito necessitada desses recursos. Isso torna as jazidas sob o Mar

da China Oriental atraentes como fonte de energia, gerando disputas patrimoniais perigosas.

A China sempre enfatiza que, em 1945, o Japão aceitou a Declaração de Potsdam, derivada da Declaração do Cairo de 1943, que contemplava não só a devolução de Taiwan como também a das ilhas adjacentes, mas não tem havido consenso nas negociações sobre a posse e a demarcação territorial das jazidas submarinas, que a China entende estarem situadas num prolongamento natural de sua plataforma continental e que o Japão entende pertencerem à sua Zona Econômica Exclusiva (ZEE). Tendo a China iniciado, em 2004, explorações na área em litígio (campos de gás de Chunxiao), e tendo o Japão seguido o mesmo caminho, isso foi visto por ambos os lados como uma provocação. O Japão alega que parte do gás está sendo extraída de seu território pelos chineses.

Historicamente, o Japão, em 1874, tirando partido da fraqueza chinesa diante de invasões colonialistas ocidentais, tomou-lhe as ilhas Okinawa, e no tratado de paz da primeira guerra sino-japonesa, em 1895, os japoneses vencedores receberam as ilhas de Taiwan e Diaoyu (Senkaku, para os japoneses). Mais tarde, deu-se a guerra de 1937 entre os dois países, que se prolongou até 1945, quando então o Japão, derrotado na Segunda Guerra Mundial, teve que devolver Taiwan (que, após a revolução comunista de 1949 na China, separou-se e constituiu a República Nacionalista da China). Ainda sob as negociações do pós-Segunda Guerra Mundial, o Japão relutou em devolver Diaoyu, pois a existência de ricos depósitos de hidrocarbonetos na desabitada ilha já era suspeitada.

O contencioso é complexo, reunindo ingredientes potencialmente geradores de conflito, e permanece vivo, ainda que tendo ficado amortecido desde o reatamento das relações entre China e Japão em 1972. Mas em 2004, além da tensão causada pela construção pelos chineses de uma linha de exploração de gás natural nas águas disputadas, um submarino nuclear de ataque chinês foi detectado em águas japonesas, gerando forte reação, não amenizada pelas explicações chinesas. Há também alegações japonesas de um grande aumento da presença irregular de navios de guerra chineses em sua ZEE, a partir de 2000.

A disputa territorial foi remetida para o âmbito da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, podendo potencialmente deteriorar a relação entre os dois países, que dificilmente se conformarão com decisão desfavorável, sendo que o Japão defende uma linha divisória das águas do Mar da China Oriental eqüidistante da costa chinesa e do território insular japonês, enquanto a China defende a extensão de suas águas territoriais até o limite da plataforma continental chinesa, o que reduz o mar patrimonial japonês.

Nesse contexto de disputa pelo mar patrimonial, a China, para preocupação do Japão, não esconde o esforço para aumentar seu poder naval e formar uma *blue water navy*, o que traz implicações no controle das vias marítimas do Mar da China, essenciais para a sobrevivência da economia japonesa. As razões do Japão para preocupar-se com a expansão e a modernização do poderio naval chinês ficarão mais evidentes ao estudarmos, adiante, o cenário marítimo.

A aliança de defesa Japão/EUA

O complicado cenário contempla ainda a questão do contínuo estreitamento dos laços militares entre Japão e EUA, que os chineses acusam de incentivar a remilitarização japonesa e de fazer do Japão um forte protagonista na arquitetura de defesa americana

neste início de século. De fato, Japão e EUA divulgaram, em 1996, uma declaração conjunta de cooperação e segurança e revisaram, em 1997, os princípios de cooperação e defesa que vigiam desde 1978, incomodando a China por causar desbalanceamento de poderes militares na região. Em 2005 firmaram novo acordo, pelo qual, dentre outros aspectos, a segurança do Estreito de Taiwan se torna um objetivo estratégico comum a ambos, o que, na visão chinesa, é uma atitude intromissiva e agressiva aos seus direitos de soberania sobre a área.

O já mencionado movimento político no Japão pós-Guerra Fria para modificar a Constituição pacifista do pós-Segunda Guerra, reduzindo as atuais restrições aos investimentos bélicos, agrava o quadro. Note-se que o Japão, embora limitado pelos acordos pós-Segunda Guerra Mundial e pela carta magna, é o segundo país do mundo que mais gasta com defesa, e desenvolve com os EUA um programa de tecnologia de defesa antimísseis, armas que a China e a Coréia do Norte possuem em quantidade preocupante. Nesse contexto, a China (que, perseguindo a unificação nacional, nela inclui a plena absorção de Taiwan), diante do comprometimento nipo-americano com a segurança da ilha, mantém mísseis balísticos junto ao litoral, apontados para a província que considera rebelde. Por sua vez, os EUA mantêm nos mares vizinhos uma poderosa esquadra de grupos de ataque nucleados em navios-aeródromos. Obviamente, um Japão rearmado e a presença da 7ª Esquadra da *US Navy* não podem contar com uma despreocupada aceitação chinesa, por maiores que sejam os desejos de boa convivência.

O Japão, embora limitado pelos acordos pós-Segunda Guerra Mundial e pela carta magna, é o segundo país do mundo que mais gasta com defesa

O Japão e a ONU

É também relevante o recente problema da vontade japonesa de contar com assento no Conselho de Segurança da ONU (CS-ONU), que os chineses acham prematura e vêem com desconfiança, ameaçando usar seu poder de veto para impedir algo que a China entende não contar com o consenso regional (pois também é marcante a posição contrária da Coréia do Sul e da do Norte).

A China argumenta, inclusive, que a negativa japonesa em assumir os erros históricos de seu passado belicista não credencia o Japão a assumir as responsabilidades que o CS-ONU impõe. Obviamente, essa atitude chinesa tem a ver com as preocupações de vir o Japão a galgar os degraus de uma ascensão de seu *status* internacional, em prejuízo do *status* chinês. O crescimento do poder decisório japonês na ONU diante de eventual agravamento de situações como a das Coréias e a de Taiwan justifica as preocupações chinesas.

O Japão, por sua vez, defende a conquista da cadeira argumentando que atitudes chinesas recentes, como a aprovação da lei anti-secessão e as negociações para o levantamento dos embargos europeus à venda de armas para a China, evidenciam a vontade chinesa de imperar militarmente na região, o que poderia ser amenizado com a presença nipônica no Conselho.

A presença norte-americana

É fundamental, nesta análise, considerar o papel do terceiro ator mais proeminente no cenário geopolítico em causa, os

EUA, que indubitavelmente exercem um papel crucial na distensão das relações sino-japonesas. A aliança de segurança firmada entre o Japão e os Estados Unidos, em 1952, estabeleceu a dependência japonesa do poderio americano para a solução de contenciosos regionais críticos, mas a dissolução do regime soviético e o fim da Guerra Fria levaram a uma revisão dos papéis dos dois países, com vistas a maior autonomia japonesa, maior responsabilidade nos gastos com sua defesa e maior participação nos problemas internacionais.

Nessa mesma época, início dos anos 90, a China sofreu grandes pressões internacionais sobre a violação de direitos humanos (por conta dos acontecimentos de 1989 na Praça Vermelha), e veio também a ser vítima de um embargo de fornecimento de armas imposto pela União Européia em decorrência da ocupação do Tibet. Convive, ainda, com o aumento das tensões em relação a Taiwan e com o agravamento das disputas territoriais com o Japão sobre as Ilhas Diaoyu/Senkaku. Embora continuando a priorizar seu crescimento com base na expansão do produto interno e do comércio, o fato é que o somatório dessas circunstâncias vem fazendo, desde então, com que a China, olhando para a forte aliança nipo-americana e para possíveis desdobramentos não pacíficos desses problemas, aumente seus gastos militares em patamares muito elevados, o que naturalmente preocupa não só o Japão, como também os EUA. Para aumentar as ansiedades de ambos, os europeus, particularmente alemães e franceses, diante da atratividade do mercado chinês, consideram a suspensão do embargo de armas européias para a China, que perdura 16 anos, o que positivamente não contribui para redução dos receios mútuos.

O *approach* norte-americano não deveria ser outro que não o de continuar com as posturas que o país vem praticando desde a reaproximação iniciada por Nixon com a China e, mais enfaticamente, desde meados dos anos 80: sem deixar de reafirmar a importância da aliança de defesa EUA/Japão, encorajar China e Japão a desenvolverem diálogo próprio em vários campos, inclusive o econômico, o cultural e o da segurança do Leste asiático, encarando a realidade do crescimento chinês sob uma óptica trilateral adequada. A estabilidade política e econômica da Ásia depende, e não pouco, dos interesses e das atitudes da potência hegemônica mundial perante o complexo cenário asiático, e de seus esforços para fazer convergir os interesses chineses e japoneses (mesmo porque esta é a única forma pacífica de permanecerem os EUA exercendo o papel mundialmente reconhecido de *essential power* na Ásia).

Ainda sob a forte influência dos interesses americanos, e podendo afetar as relações sino-japonesas, há que se levar em conta as diferenças de posição dos atores principais quanto aos mecanismos de integração asiática. Se na Associação das Nações do Sudeste Asiático (Asean) a posição americana é de pequena expressão, o mesmo não ocorre na Associação de Cooperação Econômica da Ásia (Apec), na qual exerce papel importante. O peso americano no cenário da integração econômica, portanto, que a China pretende minimizar prestigiando mais a Asean e o Japão tende a maximizar prestigiando a Apec, pode ser gerador de dificuldades nas relações entre Japão e China, requerendo habilidade da política externa japonesa e da americana para conciliar os interesses em jogo. Esses interesses são os que enxergam o Oceano Pacífico como a principal via de integração da grande Ásia com o resto do mundo, e não são diferentes dos que, no passado, com a incorporação da Califórnia ao território dos EUA, estimularam a expansão do poder estadunidense para o Oriente.

De fato, a aliança Japão/EUA tende a ser fortificada cada vez mais, em paralelo com o surgimento de um movimento para criar uma Comunidade Econômica do Leste Asiático que exclui os Estados Unidos e tende a ser liderada pela China. Para o Japão, no contexto das relações sino-japonesas, e no papel de importante aliado dos EUA para realizar a integração regional em ambiente de prosperidade e paz, a questão de como se envolver no processo diante das ambições chinesas e da exclusão americana é um grande desafio. Igual desafio será lograr consenso com os demais países da região sobre uma visão estratégica para a comunidade, envolvendo não só aspectos econômicos como também políticos e de segurança, pois há fatores desestabilizadores bastante vivos no ambiente.

Merecem também menção os aspectos relativos à aliança entre EUA e Coréia do Sul. Os Estados Unidos têm forças (quase 30 mil militares) estacionadas na Coréia do Sul desde a cessação das hostilidades da Guerra da Coréia, que deteve o avanço comunista para o sul. A Zona Desmilitarizada que divide as duas Coréias é um permanente foco de tensão na Ásia, agora ainda mais tenso depois do episódio das experiências norte-coreanas com artefatos atômicos. Os americanos têm, na região, o duplo encargo de defender Japão e Coréia do Sul. Esse fato faz com que as políticas externas dos três países tenham que ter alguma sintonia (principalmente em relação à desafiante Coréia do Norte), mas com o necessário cuidado para que a China não venha a se sentir ameaçada por suporte militar desproporcional ao que seria aceitável como apenas defensivo, prejudicando as relações sino-americanas e, por conseqüência, as sino-japonesas.

Estabilidade é palavra-chave para a diplomacia chinesa, mas não é sinônimo de imobilismo político

A rivalidade econômica

Com a Rússia, a diplomacia chinesa negociou de forma satisfatória um acordo sobre os litígios da fronteira oriental, contencioso que vinha desde o fim da Segunda Guerra Mundial. O acordo firmado em Vladivostok em 2005 aplacou os ânimos. Também em 2005, a diplomacia chinesa logrou firmar um protocolo com a Índia para regular o contencioso de fronteira (no nordeste e no noroeste da Índia, neste último incluindo parte da explosiva Caxemira, foco de disputa entre Índia e Paquistão), o qual, desde 1962, tensionava as relações bilaterais. Apaziguados esses pontos, a China vem buscando a neutralidade nas disputas entre Índia e Paquistão, e mostra tendências para negociar um poderoso acordo de uma zona de livre comércio entre os dois maiores gigantes demográficos do mundo (China e Índia).

Na Ásia Central, foi criada em 2001 a Organização de Xangai, abrangendo também a Rússia, o Cazaquistão, o Quirguistão, o Tadjiquistão e o Usbequistão, visando a acordos comerciais e abastecimento de hidrocarbonetos, organização esta que não deixa de ter também um viés político, pois por meio dela russos e chineses mostram interesse em manter controlados e pacificados os movimentos separatistas muçulmanos da região.

Dessas ações diplomáticas resulta alguma confiança local de que a China se tornou boa vizinha, potência regional cujo crescimento não é ameaçador, mas sim um protagonista útil do crescimento asiático, e que, à medida que prossiga seu espantoso desenvolvimento pela via pacífica, contribua para o esforço de integração econô-

mica da Ásia e trate com habilidade os problemas de Taiwan e da península coreana (apesar do recente agravamento deste último), priorizando a diplomacia em lugar de usar a força.

Estabilidade é palavra-chave para a diplomacia chinesa, mas não é sinônimo de imobilismo político. Sob certo ponto de vista, a estratégia da China para o Leste Asiático pode ser considerada como não muito transparente. Enquadra-se nessa visão sua pretensão de criar uma Comunidade Econômica do Leste Asiático afastando os interesses americanos, bem como de criar uma área de livre comércio com a Asean, desenvolvendo para tanto uma diplomacia de vizinhança (*neighboring diplomacy*) que pode incomodar os EUA e o Japão; e, do ponto de vista psicossocial, o governo não tem desestimulado as muitas manifestações antijaponesas no país, que recrudesceram em 2005 e irritam a sociedade nipônica. Operosamente, a China cria o ambiente para a formação de poderoso bloco econômico que, em última análise, pode vir a ser um grande desafio à sobrevivência da hegemonia americana do pós-Guerra Fria e reduz a área de influência japonesa.

A economia representa, como se depreende, fator prioritário a guiar a política interna e externa e a diplomacia chinesas, mas embora se inscreva claramente na visão prospectiva que a China faz de si mesma, propugnando por uma posição de destaque como potência regional e mundial, não é seu único guia. O regime chinês não se mostra omisso em relação à monopo-laridade (centrada nos EUA) que resultou do fim da Guerra Fria: a busca por um mundo multipolar, com expressivo posiciona-mento chinês dentre os primeiros lugares, é meta estratégica da China. Não obstante, as manifestações de seu governo têm sido com vistas a laborar nesse sentido sem confrontação crítica com os EUA e seu maior aliado oriental, o Japão. A geração que se encontra no poder parece ter transformado em uma assertiva estratégica o conjunto dos *quatro nãos* enunciados pelo Presidente da China, Hu Jintao: não à hegemonia, não à política da força, não a uma política de blocos e não à corrida armamentista na Ásia. Disso se pode inferir que, consciente de suas limitações diante do gigantismo norte-americano e do potencial de crescimento de concorrentes asiáticos (principalmente Japão), Pequim pode praticar uma "diplomacia assimétrica", flexível o bastante para bem equacionar as relações bilaterais, ao mesmo tempo em que participa ativamente das organizações regionais e da junção das relações econômicas multilaterais, em ambiente de baixas tensões. Os acordos com a Rússia e com a Índia e a participação no "sexteto" para aplacar os ânimos bélicos norte-coreanos (que despertaram manifestações inflamadas dos EUA e do Japão), já mencionados, são exemplos bem recentes dessa postura. Outro exemplo é a aproximação comercial chinesa com a Coréia do Sul, apesar de a China carregar o fardo da situação reinante na Coréia do Norte, a quem não pode deixar de dar suporte.

Mas e o Japão diante disso? Alguns analistas mais otimistas enxergam perspectivas de uma aliança política e comercial sino-japonesa num futuro ainda não definido, organizada no contexto da integração asiática sob valores orientais, auxiliando-se mutuamente no enfrentamento da hegemonia mundial norte-americana do pós-Guerra Fria; outros consideram que há muita areia a ser removida desse caminho (que os EUA não verão com bons olhos, pois a existência de uma aliança de superpotências asiáticas, que podem tornar-se hostis aos interesses da sociedade americana, parece ser uma preocupação dos Estados Unidos). Sob a óptica realista, o que

de fato acontece é que o Japão vê nesses progressos chineses um grande óbice à expansão de sua área de influência na Ásia.

A partir do crescimento do pós-Segunda Guerra Mundial e até o final dos anos 80 e início dos 90, o Japão mostrava um dinamismo econômico não igualável na região, aparecendo – como já comentado – como o grande pretendente da liderança asiática. O início do século XXI, todavia, já revelava mudanças nesse quadro, decorrentes do processo de estagnação econômica iniciado na década de 90. Houve perda da vitalidade de seu crescimento, causada por circunstâncias diversas, entre as quais a já mencionada dependência militar dos EUA, a falta de projeção nos organismos internacionais e as dissidências internas, o que se traduz por uma fraca atuação de sua política externa, ficando o desenvolvimento econômico limitado às iniciativas do setor privado. Na verdade, diferentemente de um passado mais distante, a política externa japonesa dos anos 90 para a Ásia visava, em face de suas limitações, ao desenvolvimento de relações políticas e econômicas mais voltadas para a estabilidade e a segurança regionais (pensamento decerto influenciado pelos Estados Unidos) do que para o estabelecimento de condições propícias à conquista da liderança regional. A desenvoltura chinesa, porém, tirando inclusive partido dessas debilidades, acaba por se tornar um ingrediente a mais no cenário das rivalidades entre as duas maiores potências regionais.

Outros aspectos dos ingredientes presentes no cenário

Efetivamente, o que há de mais espinhoso nas relações chinesas na Ásia parece ser o Japão, pois, além dos problemas geopolíticos e econômicos existentes, há ressentimentos oriundos das posturas agressivas do Japão Imperial no passado.

No campo dos ressentimentos, a resistência japonesa em admitir em seus livros de história a violência e a crueza das ações armadas realizadas no continente a partir de 1931; as visitas de autoridades japonesas ao santuário de Yasukuni, onde estão sepultados heróis japoneses (que os chineses e coreanos consideram criminosos de guerra "classe A" por terem executado muitos milhares de chineses e coreanos durante as invasões japonesas); e outros fatores culturais são causadores de periódicos desconfortos diplomáticos, capazes de evoluir para incidentes mais sérios, prejudicando esforços de consolidação de boas relações. A pesada bagagem da história do Japão agressivo e conquistador do passado parece ser a fonte principal do antagonismo público contra o país (na China, na Coréia e em outros países do continente), haja vista que, em abril de 2005, ocorreram grandes manifestações de rua antijaponesas em cidades chinesas, não reprimidas pela polícia, levando o governo japonês a pedir pela segurança dos seus nacionais residentes na China. Mas, logo após os incidentes, o governo nipônico reincidiu em aprovar livros escolares de história que minimizam seus atos de guerra, gerando novos e mais violentos protestos no continente. O resultado é que os pedidos diplomáticos de desculpas não são recebidos no continente como manifestações sinceras de arrependimento japonês: na realidade, a maior parte da opinião pública chinesa prefere acreditar que o Japão não se arrepende de suas agressões passadas.

O problema do reconhecimento formal da história das barbaridades da invasão japonesa à China no início dos anos 30 é agravado pelo incômodo das já citadas visitas de autoridades do governo japonês ao templo onde se reverenciam mais de 2 milhões de soldados japoneses mortos entre a guerra civil de 1853 e o fim da Segun-

da Guerra Mundial e pela glorificação do militarismo japonês nos livros escolares (o que os chineses vêem como um saudosismo nacionalista e belicista dos japoneses). Chineses, coreanos e outros não se olvidam das atrocidades praticadas pelas forças japonesas nas suas invasões, executando friamente muitos milhares de cidadãos desarmados e transformando muitos milhares de mulheres em escravas sexuais dos soldados nipônicos (o massacre de Nanjing é negado pelos japoneses, apesar das evidências). Existe ainda o problema das armas químicas japonesas, que a China alega terem sido abandonadas pelas tropas invasoras em várias províncias, e apesar de a questão das indenizações de guerra ter sido resolvida nas negociações de 1972/1975 e dos diversos pedidos de desculpas japoneses pelo emprego dessas armas, este ponto permanece litigioso, pois a China espera ações efetivas dos japoneses para arcar com o ônus de sua remoção.

No campo político-militar, não são infundados os receios japoneses quanto à posição da Coréia do Norte, já comentada, de dar continuidade ao seu programa nuclear com fins bélicos, desafiando a comunidade internacional e comportando-se como um típico "estado pária". Alegando estar ameaçada pelo poderio nuclear americano e pelas sanções feitas pelos Estados Unidos, Pyongyang, que em 2003 já se afastara do assimétrico Tratado de Não-Proliferação de Armas Nucleares (ao qual aderira em 1985), descumpriu os compromissos assumidos nas conversações do Grupo dos Seis e deu início, em outubro de 2006, aos testes subterrâneos de armas nucleares. Segundo analistas, a Coréia do Norte já possui material físsil suficiente para fabricar de seis a oito bombas nucleares e está em busca de solução técnica para acomodá-las nas ogivas dos mísseis que, periodicamente, vem testando (como o Taepodong 2, que é suposto ter alcance para atingir o Alasca). As duas Coréias, a China, o Japão, os EUA e a Rússia vinham promovendo sucessivas reuniões do Grupo dos Seis, que tenta demover a Coréia do Norte de seus planos, mas o governo coreano do norte é esquivo em relação aos compromissos que, de início, parecera ter assumido e, recentemente, protestou contra a presença do Japão neste grupo, por não considerá-lo confiável. Com as experiências de artefatos atômicos, os embargos americanos foram agravados e os Estados Unidos podem ir mais longe, não sendo desprezível a possibilidade de lançarem um bloqueio naval prolongado, capaz de arruinar a economia já miserável do país desafiador. Do lado japonês, Tóquio desde logo anunciou sanções econômicas severas, cortando todas as importações oriundas da Coréia do Norte e fechando seus portos a navios daquele país. No âmbito da ONU, a China foi acompanhada pela Rússia ao não aprovar sanções militares, propostas pelos EUA e observadas com cautela por Japão e Coréia do Sul. As sanções ficaram restritas ao campo político e econômico, incluindo as vistorias de navios destinados à Coréia do Norte (para interceptar materiais sensíveis) e dos oriundos daquele país, destinados aos compradores de mísseis norte-coreanos (Irã, Síria e Afeganistão). Embora sejam medidas pesadas, não há certeza de que os coreanos cederão, ou até que ponto cederão. É inegável, porém, que a China desenvolveu esforços para demover os norte-coreanos, enviando, em outubro, a Pyongyang uma delegação com documento formal de Pequim condenando os testes nucleares, e que, sentindo-se pressionado pelo principal aliado, o governo da Coréia do Norte admitiu voltar a negociar na mesa do Grupo dos Seis, todavia sob certas condições.

China, Coréia do Sul e Japão têm posição coincidente sobre a matéria, reprovando a iniciativa norte-coreana, mas é sabido que a China não consegue, moralmente,

agir de forma suficientemente dura, em face dos compromissos políticos históricos assumidos sobre a questão da reunificação das Coréias. A reunificação pela força, por qualquer dos lados, será prenúncio de guerra, opondo num terreno a China e no outro os EUA e o Japão.

A reconciliação das duas Coréias (que se encontram em armistício, pois desde a cessação dos combates na península, em 1953, nenhum acordo de paz foi assinado) sob auspícios chineses é pouco provável, diante do alinhamento sul-coreano com os Estados Unidos e da enorme diferença em termos de estágio de desenvolvimento entre o sul avançado e o norte atrasado; mas, se algum dia vier a ocorrer, ver-se-á o Japão sob a ameaça de as forças armadas coreanas unificadas superarem em muito, pelo menos em números, suas forças de autodefesa. A propósito, alguns números servem para ilustrar os desequilíbrios de forças na região. Dados do Military Balance 2002/2003, do International Institute for Strategic Studies, mostram a China com o maior efetivo militar do mundo, somando quase 3,5 milhões de militares; em segundo lugar estão os EUA, com cerca de 1,4 milhão de homens em armas; a Coréia do Norte aparece em quarto lugar, com quase 1,1 milhão de militares, logo após a Índia, que tem efetivos de 1,2 milhão. Em quinto vem a Rússia, com quase 830 mil; em sexto a Coréia do Sul, com 680 mil; Taiwan está em décimo, com 370 mil; e o Japão (limitado pela Constituição) está em 19º, com cerca de 240 mil militares. É evidente a desproporção da Coréia do Norte, o que se torna ainda mais claro quando consideradas as proporções de militares em relação à população: a Coréia do Norte ocupa o primeiro lugar mundial, tendo 4,27% de sua população em armas. São dados significativos para se avaliar o potencial beligerante de Estados relevantes na geopolítica asiática e para caracterizar a pequenez numérica militar japonesa, em que pese a sofisticação tecnológica de suas forças.

Ainda mais preocupante do que esses números é a questão que, logo após os testes nucleares norte-coreanos, foi levantada na Ásia: EUA, China e Rússia são protagonistas dotados de armas nucleares no cenário e, portanto, capazes de atuar com grande poder dissuasório (ou de destruição, se a situação fugir da alçada diplomática); e Japão e Coréia do Sul, por sua vez, seriam vítimas da falta desse poder, que a Coréia do Norte deixa claro que pretende agregar ao seu arsenal. Pode-se, em conseqüência, estar diante de uma corrida armamentista com ingredientes atômicos, e uma nova Guerra Fria pode germinar no mundo. Num cenário pessimista, o Japão pode evoluir na direção de armar-se com artefatos nucleares, principalmente se não neutralizada a pretensão nuclear norte-coreana, e se decidir fazê-lo certamente conseguirá, com seu avançado estado tecnológico, desenvolver e operacionalizar a arma atômica em curto espaço de tempo. Em reforço, e abrindo parênteses para olhar para o Oriente Médio, é também preocupante a desmoralização do Tratado de Não-Proliferação de Armas Nucleares pela Coréia do Norte, pois sua decisão de nuclearizar seu poderio bélico pode estimular o Irã a, com mais ímpeto, continuar a desafiar os EUA e a ONU e desenvolver seus artefatos nucleares, o que agravará a situação das relações Irã/EUA. Nesse caso, a China, que tem grande interesse no petróleo iraniano, ver-se-á diante de pressões para tomar posição antagônica ao Irã, e se não o fizer, ou não mostrar posição firme, novos motivos para dificultar as relações sino-americanas e sino-japonesas surgirão.

Acresce que o problema norte-coreano não se limita à nuclearização bélica. Os Estados Unidos já deixaram claro, por diver-

sas vezes, que somente amenizarão posições se a Coréia do Norte abrir mão de seu programa nuclear e banir de seus arsenais todas as armas químicas e bacteriológicas (que tem em grande estoque e pode operacionalizar em poucas semanas). O Japão, por sua vez, exige que os norte-coreanos desistam do programa nuclear para fins bélicos e, simultaneamente, do programa de desenvolvimento de mísseis balísticos, que serão os vetores dos artefatos nucleares (mísseis estes que existem de dois tipos na Coréia do Norte, um capaz de alcançar toda a península coreana e outro capaz de alcançar as ilhas japonesas e, supostamente, o Alaska). São, sem dúvida, fatores que tornam mais difíceis as negociações.

Sob o prisma da segurança, portanto, não faltam ao Japão motivos para envidar esforços, internos e externos, para remover os impedimentos legais e políticos que obstaculizam a transformação de suas Forças de Autodefesa em forças armadas de real expressão, como parte de uma transformação do país em um *normal state*: a insegurança decorrente da recessão econômica, a crise nuclear norte-coreana, o problema da reunificação das Coréias, a modernização militar chinesa, as disputas territoriais com a China, a questão de Taiwan e outros. Motivos esses, aliás, que, sob a óptica chinesa, trazem à lembrança o expansionismo militarista japonês do passado e as desconfianças quanto à atuação japonesa como um pilar norte-americano na Ásia (parte de uma alegada estratégia para conter a China) e como um possível aliado de Taiwan na eventualidade de um movimento separatista da ilha. Alguns estrategistas chineses costumam enfatizar que, uma vez transitando para o estado de país bem armado, o Japão em algum momento voltará a ser uma potência militar agressiva. Os assuntos militares, portanto, estressam as relações sino-japonesas, o que é agravado pela existência e fortificação da aliança de defesa nipo-americana presente desde o pós-Segunda Guerra Mundial.

Voltando ao campo econômico, China e Japão são importantes parceiros: o Japão foi o maior parceiro comercial da China durante mais de dez anos, investindo maciçamente tanto na área continental como em Hong Kong e Taiwan e importando cerca de 18% da produção total chinesa, e a China tornou-se também, em anos recentes, a segunda maior parceira comercial e o segundo maior mercado de exportação do Japão, tendo peso expressivo como motor da recuperação econômica japonesa, importando mais de 12% da sua produção total. A China é o principal fornecedor asiático dos EUA, seguida em segundo lugar pelo Japão; e o Japão é o maior poder de reservas monetárias da Ásia, seguido pela China em segundo lugar (singularmente, com enorme lastro em bônus do Tesouro dos EUA). Além dessas posições econômicas fortes, Japão e China firmaram acordos de cooperação cultural em 1979 e de cooperação científica e tecnológica em 1980.

Há indicadores que apontam para a possibilidade de uma parceria estratégica econômica que expresse a força asiática, mas os vários pontos sensíveis já comentados sombreiam todo esse cenário.

A perspectiva do rearmamento japonês, ainda que não imediato, tensiona as relações sino-japonesas. Apesar do *statement* do governo japonês em 1995, por ocasião dos festejos dos 50 anos de término da Segunda Guerra Mundial (quando o primeiro-ministro Murayama manifestou o pesar e o remorso pelos enormes sofrimentos causados pelas agressões colonialistas a nações asiáticas do continente), a memória das guerras expansionistas do Japão imperial não se apaga, sendo freqüentes as manifestações antijaponesas na China

quando acontecimentos novos (como as já mencionadas visitas do *premier* japonês Koizumi ao templo Yasukini em Tóquio, reverenciando mortos em guerra japoneses que, no continente, são considerados criminosos de guerra e invasores cruéis) exacerbam a sociedade. Um exemplo do acirramento da opinião pública antinipônica na China pode ser também dado no mundo dos esportes: durante o torneio futebolístico asiático de 2004, a seleção japonesa derrotou sucessivamente Oman, Tailândia e Jordânia, e a platéia chinesa fez manifestações com *banners* do tipo "*Apologise to the People of Asia. Return the Diaoyu Islands to us*" (Peçam desculpas ao Povo da Ásia. Devolvam-nos as Ilhas Diaoyu), e outros, além de atirar lixo nos ônibus que transportavam a delegação japonesa.

Acontecimentos como esses e os recentes protestos em várias cidades sobre os livros de história adotados no sistema de ensino japonês, que os chineses e sul-coreanos criticam severamente como não refletindo a verdade das agressões e atrocidades japonesas, tendem a ofuscar os esforços diplomáticos e econômicos no sentido de uma convivência mais harmônica entre China e Japão, incomodando também os outros atores do cenário, como a Rússia e os países da Asean, que preferem a estabilidade capaz de permitir o bom fluxo dos negócios. Jin Qiu, em *The Politics of History and Historical Memory in China-Japan Relations*, discute extensamente a questão dos ressentimentos históricos, apontando que, apesar da melhoria sem precedentes dos intercâmbios econômicos e culturais sino-japoneses desde os anos 80, as percepções públicas entre os dois países vêm se deteriorando. O autor aponta a história das ações japonesas como residindo no centro das controvérsias entre os países asiáticos, mormente no sudeste do continente. O governo japonês tem sido pouco sensível ao problema, de vez que utiliza a história como fator de exaltação do heroísmo nacional para formular a identidade japonesa (estimulando os receios continentais sobre o ressurgimento do *bushido* dos tempos dos samurais). Mas sob a pressão dos acontecimentos mais recentes (protestos antijaponeses em cidades chinesas), o *premier* japonês Koizumi cedeu e, durante a cúpula Ásia-África realizada em Jacarta, em 2005, apresentou oficialmente as desculpas japonesas pelas agressões havidas na Segunda Guerra Mundial (mas não no passado mais distante, o que estimulou novas críticas). O ingrediente psicossocial, como se vê, tem forte presença nas relações sino-japonesas.

Na questão de Taiwan, também já abordada, a China admite quando muito a existência de intercâmbios da ilha com o Japão, mas jamais acordos governamentais ou negociações bilaterais oficiais, capazes de caracterizar duas Chinas, e que o Japão, alegadamente, continua praticando. O Japão tem grande interesse nas rotas marítimas vitais que utilizam o Estreito de Taiwan. Isso explica em grande parte suas posturas em face dessa disputa interna chinesa, mas a inclusão da proteção de Taiwan na revisão dos termos do acordo bilateral de defesa EUA/Japão, em 2005, causou grande desconforto diplomático com a China, pois, na visão chinesa, a defesa de Taiwan não é assunto dos norte-americanos nem dos japoneses. A política externa japonesa encontra aí um desafio importante na conciliação de interesses fortemente conflitantes.

Algumas interrogações e perspectivas

Todas essas questões contêm ingredientes culturais e nacionalistas. O Japão saiu de um regime fechado para uma economia ocidentalizada aberta, principalmente após a derrota na Segunda Guerra Mundial e na fase pós-Guerra Fria, reerguendo o país em

menos de 50 anos, embora preservando intocada sua cultura oriental e mantendo a separação entre o que é japonês e o que é alienígena. A China, por sua vez, continua bastante fechada (exceto em determinadas áreas, como Hong Kong, Macau e Taiwan), sob um regime autoritário. Apesar da nítida evolução para um "capitalismo socializado" (ou "socialismo capitalista"), que contempla inclusive investimentos norte-americanos, japoneses e sul-coreanos no país, a China preserva o monopólio do poder centralizado nas mãos do Partido Comunista, que exerce forte controle sobre a sociedade e pratica a repressão das liberdades individuais, restringindo aos chineses o acesso à informação não-oficial (ao mesmo tempo em que abre ao mundo seu sistema econômico). O regime chinês não deixa de estimular elevado grau de sentimento nacionalista, exigindo o respeito aos seus territórios, sua cultura e sua política, e não desestimula o sentimento antinipônico de grande parte de sua sociedade, fruto de memórias de guerras passadas.

O regime chinês não deixa de estimular elevado grau de sentimento nacionalista, exigindo o respeito aos seus territórios, sua cultura e sua política, e não desestimula o sentimento antinipônico de grande parte de sua sociedade

Ou seja, chineses e japoneses não se estimam e não se entendem bem, dificultando o processo diplomático de aparamento das arestas nas suas relações. É do feitio japonês valorizar os feitos nacionais e os avanços do país. Envergonhar-se do passado agride a honra japonesa, gerando recusas ou formas ambíguas de falar ou agir, quando se trata de rever a história. Dentre as ambigüidades, vê-se que a diplomacia japonesa, desde o reatamento das relações com a China em 1972, manifesta pesar pelo passado e lamenta as rivalidades existentes, sempre propondo facilitar as relações futuras, mas o governo não se penitencia convincentemente pelos erros cometidos, não revê os compêndios escolares e não cede no solucionamento das questões territoriais. Enquanto isso, na China o governo procura manter uma boa imagem do Partido Comunista junto às novas gerações, o que amadurece novos sentimentos nacionalistas e lhes incute o sentimento antijaponês. Para satisfazer o psicossocial de suas sociedades, ambos os governos praticam a ambigüidade.

O exame desse panorama revela que, do ponto de vista militar, a questão de Taiwan, o contencioso sobre o mar territorial e a situação da península coreana são os pontos que reúnem maior probabilidade de gerar confrontações bélicas, apesar da manifesta preferência regional pela paz e pela solução dos contenciosos pela via diplomática. Revela também que as posturas ambíguas de ambos os países vêm dificultando o processo político regional, principalmente no Nordeste Asiático, o que pode comprometer as relações políticas e econômicas (não só entre China e Japão, como também no âmbito asiático em geral, com reflexos no Sudeste Asiático e em seu processo de integração econômica).

O problema de Taiwan, diante dos aspectos econômicos envolvidos e da deterrência representada pela posição norte-americana, pode parecer menos crítico a curto prazo, mas a hipótese de uma confrontação militar não pode ser afastada, caso qualquer dos atores do processo venha a

dar razões para reações armadas. Como já enfatizado, a unificação da China, sob a óptica chinesa, só se completa com a total subordinação da "ilha rebelde" ao governo continental. Para que a China cresça em paz, portanto, Pequim e Taipei precisam ter seus arroubos de soberania contidos, até que algum consenso seja alcançado sobre um regime político-econômico que satisfaça ambos, o nacionalismo chinês e a democracia taiwanesa, atendendo também aos interesses americanos e japoneses.

Alguns analistas entendem que as relações sino-japonesas encontram-se bastante deterioradas em relação aos anos 70, e atribuem isso ao governo até recentemente dirigido pelo primeiro-ministro Junichiro Koizumi, que deu motivos para o recrudescimento dos ressentimentos antijaponeses e não conduziu a contento as conversações sobre disputas territoriais e sobre Taiwan. Não surpreende, portanto, que a posse de um novo *premier* japonês, Shinzo Abe, em setembro de 2006, tenha sido motivo de vários pronunciamentos do governo chinês em busca de uma retomada de conversações (interrompidas em 2005) sobre pontos de discórdia entre os dois países (no que o governo de Pequim foi acompanhado pelo governo sul-coreano).

O governo chinês, provavelmente, insistirá numa agenda de tratamento de pontos sensíveis, já extensamente abordados. A agenda japonesa para as conversações que tendem a ser retomadas não pode ser muito diferente, mas deverá ter ingredientes próprios, dadas as manifestações do novo governante recém-empossado, Shinzo Abe*, sobre o nacionalismo japonês, a retomada das tradições culturais, a necessidade de reformar a Constituição para permitir a transformação das Forças de Autodefesa em forças armadas mais poderosas, a integração econômica asiática, tal como vista sob as prioridades japonesas, a segurança das rotas marítimas de interesse do Japão, a intensificação das relações Japão/EUA, o aumento da expressão japonesa nos fóruns internacionais, inclusive no CS-ONU, e outros temas delicados. Mas, apesar disso, a melhoria das relações com a China não terá peso menor na agenda nipônica. O novo líder japonês terá o desafio de inovar pragmaticamente nas relações com Pequim, todavia usando da habilidade necessária para não ser considerado pelos nacionalistas japoneses como tendo dobrado os joelhos diante do gigante continental; e deverá fazê-lo com mentalidade multilateralista, que deverá contemplar não só a tentativa de superar os óbices que nas últimas décadas tornaram mais ácidas as relações entre os dois países, como também consolidando suas relações com o tradicional e indispensável aliado do pós-Segunda Guerra Mundial, os EUA. Shinzo Abe terá também o desafio de tratar com energia, mas ao mesmo tempo com prudência, o problema da nuclearização da Coréia do Norte, que poderá gerar uma corrida armamentista atômica na região ou um conflito de sérias conseqüências. Nesses desafios, estará embarcado no mesmo barco do novo secretário-geral da ONU, um diplomata sul-coreano eleito em 2006 para suceder a Kofi Anan. Uma estréia difícil para ambos.

Independentemente do grau de sucesso que as agendas conciliatórias possam alcançar, uma análise realista não pode deixar de considerar que essas estratégias de boa convivência mascaram, mas não conseguem ocultar, as verdadeiras intenções de ambas as potências, China e Japão, de

* N.R.: Shinzo Abe era o governante recém-empossado em meados de 2007, quando este artigo foi escrito.

expandir suas áreas de influência regionais, buscando, para tanto, racionalizar o uso dos respectivos poderes nacionais na perseguição de objetivos conflitantes.

Voltando a Samuel Huntington, diz ele em sua obra já mencionada, de 1996: "*A China não está disposta a aceitar a liderança ou a hegemonia americana no mundo, e os Estados Unidos não estão dispostos a aceitar a liderança ou a hegemonia chinesa na Ásia. Para atingir seus objetivos, os Estados Unidos travaram duas guerras mundiais e uma Guerra Fria, respectivamente contra a Alemanha nazista, o Japão imperial, a União Soviética e a China comunista. Esse interesse americano persiste. A ascensão da China como potência dominante na Ásia Oriental, caso prossiga, põe em risco esse interesse americano fundamental. A causa subjacente do conflito entre os Estados Unidos e a China está na sua diferença básica quanto a como deve ficar a futura balança do poder na Ásia*". Se esta visão, dramática e pessimista, está correta, e diante das evidências de que a China, pelo menos no horizonte visível, vencerá a corrida pela hegemonia asiática no campo econômico e no militar, faz-se necessário observar o comportamento japonês no que diz respeito aos seus acordos econômicos e de defesa com os EUA. Nessa hipótese, o fortalecimento econômico do Japão e o reforço de seu poder militar seriam cada vez mais relevantes para os norte-americanos, mas colocariam os nipônicos diante do cada vez mais difícil dilema de escolher entre continuar os esforços de integração ao bloco asiático ou permanecer como uma fronteira oriental dos interesses norte-americanos (ou uma combinação hábil dessas opções, o que parece mais viável no presente).

Evidencia-se que o século XXI será palco de um deslocamento dos eixos de poder na direção da Ásia, e nela as relações sino-japonesas estarão representando o mais forte duelo estratégico da região. Há evidências também de que os alinhamentos não mais se farão com base em ideologias divisórias do mundo, como se deu até o final da Guerra Fria (Ocidente x Oriente, Leste x Oeste, Capitalismo x Socialismo). As disputas passam a ser político-econômicas (e civilizacionais, na visão de Huntington, sendo que a civilização não-ocidental que mais se projeta rumo ao *status* de grande potência planetária é a chinesa, seguida de perto pela indiana). Até os anos 80, os analistas viam o Japão como a nação que construiria o "século do Pacífico", mas as limitações japonesas e o hábil desvio da China na direção da via capitalista mudaram esse quadro. Para que ele evolua de forma não conflituosa, será necessário que dois protagonistas de grande peso saibam exercer uma política externa capaz de conviver com o poder emergente chinês: Estados Unidos e Japão, sendo que a este último, que nas circunstâncias atuais dificilmente alcançaria a hegemonia asiática à frente da China, terá que ser necessariamente reservado o papel de potência de primeira linha (coerentemente com sua posição de segunda potência econômica do mundo). Será esta a forma de reduzir as potencialidades de conflitos graves entre as distintas civilizações envolvidas no processo asiático.

Algumas interrogações, para as quais o momento presente não oferece respostas seguras, merecem meditação. No que concerne ao papel dos Estados Unidos, como se comportará sua política externa nas décadas vindouras, diante do gigantismo chinês, da busca de uma posição mais compatível com seu *status* econômico pelo seu aliado Japão e das tendências para uma integração econômica asiática liderada pela China? Haverá tensionamento político na eventual colisão dos interesses sino-ameri-

canos e sino-japoneses? Quanto à China, quais as reais possibilidades de manter, por algumas décadas mais, um crescimento a taxas e 8% a 10% ao ano, diante de suas graves dependências de insumos externos, do perigoso superaquecimento de sua economia interna e das disputas das economias mundiais no mundo globalizado? Até que ponto a questão de Taiwan, ponto de honra para os chineses, poderá vir a aquecer o ambiente, caso o separatismo se radicalize na ilha ou a China fracasse em suas tentativas diplomáticas de reintegração total ao Estado chinês? Como evoluirá a crise gerada pela nuclearização da Coréia do Norte, que pode desencadear uma corrida armamentista nuclear na Ásia? Quanto ao Japão, sua diplomacia será bastante hábil para contornar as dissidências remanescentes e aplacar os ressentimentos oriundos do passado expansionista? Conquistará a maior projeção internacional, não só desejada pelos nipônicos, como também estimulada por seus maiores parceiros, mas não pela China rival? Reduzirá sua dependência militar dos EUA sem ser visto como um agressor revitalizado no continente? Aceitará serena e provisoriamente a hegemonia política e econômica chinesa que se delineia, mesmo que isso colida com suas pretensões regionais? Ou aguardará o esgotamento do crescimento chinês para então voltar a disputar a hegemonia asiática? Direcionará o reaprestamento de seu poder militar para torná-lo capaz de uma eventual intervenção no Estreito de Taiwan, nas áreas marítimas em disputa e na península coreana, ou preservará uma postura apenas defensiva, menos propensa a levantar as desconfianças do continente? Como se comportarão outros atores relevantes (Rússia, Coréia do Sul, Asean) diante de deteriorações do cenário?

Alguns analistas entendem que a trajetória da China, embora presentemente levando à hegemonia asiática, é na verdade incerta, contemplando três possibilidades: a economia continuará crescendo a altas taxas, enquanto o sistema político gradualmente torna a China mais liberal e dela faz uma potência positiva inquestionável; o crescimento econômico será, em algum momento, envolvido por fortes sentimentos nacionalistas direcionados para contrapor o poderio americano na Ásia, reincorporando Taiwan pela força e desafiando os EUA e o Japão; ou haverá um freio no desenvolvimento em razão das carências estratégicas mal resolvidas, engolfando o país (e a região) numa crise política e social de graves dimensões, do que o Japão tirará proveito.

Todos esses cenários são possíveis, sua concretização dependendo muito da própria China e das posturas americanas e japonesas. Outros analistas, como é o caso de Akihiko Tanaka, da Universidade de Tóquio, preferem reduzir os cenários de crescimento pacífico da China a apenas dois, de enfoque mais amplo: o que contempla a China unilateralista inserida num mundo multipolar de competição; e o que enxerga a China pós-moderna multilateralista inserida harmonicamente na comunidade do Leste Asiático. Defende esse autor que os interesses japoneses e norte-americanos estarão mais bem atendidos no segundo cenário, classificando como extremamente importantes os esforços nipo-americanos nesta direção. Em princípio, é este o cenário que também melhor atende aos interesses chineses, mas há esforços consideráveis a desenvolver, envolvendo não só a China como também os demais atores de maior peso (os EUA, o Japão, a Rússia emergente, os países da Asean, a Coréia do Sul). Particularmente importante será a política externa japonesa, que necessitará demonstrar real vontade de resolver diferenças bilaterais e de refrear impulsos unilaterais. Particularmente impor-

tantes também serão as atitudes conjuntas dos EUA e do Japão na área, como, por exemplo, no encaminhamento diplomático da questão de Taiwan, onde qualquer deslize levará a China a ações unilaterais, dificilmente reversíveis a curto prazo.

Temperando tais cenários, há que se lembrar que a contribuição chinesa para o incremento do PIB global vem, desde 2000, sendo maior que a americana e mais de 50% maior do que a de Brasil, Índia e Rússia somados, que seus produtos baratos oferecem ao Ocidente mais poder de compra, que suas demandas por energia puxaram os preços do petróleo para níveis recordes, ao mesmo tempo em que fazem a China se aproximar de países exportadores cujo comportamento incomoda os Estados Unidos (como o Irã) e que há vários outros aspectos de peso nas atitudes chinesas diante do mundo globalizado. As pressões sociais internas são crescentes. Já existe uma classe média proprietária de seus próprios imóveis (o que até passado recente era inimaginável) e que deseja um sistema legal que ofereça maior proteção para seu patrimônio, além de ambicionar capacidade de consumo tendendo aos padrões ocidentais, melhor assistência à saúde e melhor sistema de ensino. A classe rural também despertou para as mudanças, reivindicando maior atenção governamental aos camponeses e a extinção do legado maoísta do controle coletivo das áreas de produção rural. O Conclave do Partido Comunista de 2007 teve o desafio de trazer à população perspectivas confiáveis de solução para os problemas sociais e de mostrar ao mundo que, em paralelo com as mudanças econômicas, a China também é capaz de fazer mudanças políticas, sem convulsionar o país. Uma massa popular anseia por condições materiais de vida melhores para si e seus filhos. Falhando na administração desses problemas e anseios, o governo chinês estará dando ao Japão os esperados sinais de que, seja pelo esgotamento econômico do processo de crescimento da China, seja pela perda de controle sobre as demandas sociais, a economia chinesa sofrerá uma desaceleração e fragilizará a sustentação de sua hegemonia. Assim, uma retomada japonesa dessa disputa, à medida que o Japão consiga recuperar-se do desaquecimento dos anos 80/90 (e reestruturar-se militarmente), poderá ter lugar.

Em síntese, pode-se dizer que os principais problemas a serem tratados pelas diplomacias chinesa e japonesa para consolidar um bom relacionamento sino-japonês a curto prazo são: a contribuição de ambos os países para a preservação da estabilidade nas áreas supridoras de petróleo e outros recursos naturais; o respeito aos três princípios básicos chineses sobre a existência de um único governo chinês (o da RPC), a soberania de Taiwan e as conversações sobre a posse de ilhas próximas dotadas de recursos naturais de interesse estratégico, privilegiando sempre o caminho da negociação diplomática em detrimento das soluções de força; a renegação dos acordos do Japão com o governo chinês pré-revolução socialista; a repotencialização das forças de autodefesa do Japão; as pretensões japonesas de maior expressividade internacional, contando inclusive com assento no Conselho de Segurança da ONU; a postura agressiva da Coréia do Norte e as posições chinesa, japonesa e americana a respeito da unificação da península coreana; o recrudescimento dos sentimentos antijaponeses na China, advindos de seu passado militarista e expansionista, especialmente diante das posturas de um novo governo japonês, recém-empossado (temperado por fortes tendências nacionalistas); e o equilíbrio das relações nipo-americanas (aí incluídas as posturas de ambos quanto a Taiwan) em relação aos interesses chineses. Sem dúvida, alguns desses problemas são potencialmente capazes de gerar conflitos não solucionáveis pela via diplomática.

É arriscado tecer prospectivas, mesmo porque, apesar das tentativas de convergência, são grandes as distinções culturais a afastar esses dois povos orientais e são múltiplos os fatores, domésticos e externos, que afetam as relações entre China e Japão e são de difícil conciliação. Os dois países, afinal, são dois Estados poderosos que aspiram influenciar a mesma região geopolítica. A tendência para ser coordenada a existência de uma futura comunidade econômica asiática – algo inédito – parece ser uma natural conseqüência da globalização mundial da economia, o que decerto requer estabilidade regional, em que pesem as ambigüidades eventuais das posições japonesa e chinesa e a disputa por áreas de influência que, no momento, pende para o lado chinês. É preciso ter em mente, todavia, a complexidade do cenário das relações sino-japonesas, que para ambos os Estados envolve questões econômicas, culturais e de segurança e que, para o restante da Ásia, tem importantíssima influência no processo regional de integração.

Sob um prisma idealista, esse cenário exige a contínua dedicação de governantes e diplomatas para superar os ressentimentos e catalisar os interesses geoeconômicos e geopolíticos regionais, pois a realidade asiática de hoje mostra, segundo relatório da Organização Internacional do Trabalho (OIT) divulgado em agosto de 2006 que cerca de 1 bilhão de trabalhadores na Ásia percebe menos de 2 dólares por dia para sua sobrevivência. Tal relatório revela, ainda, que cerca de 41 milhões de jovens asiáticos encontram-se desempregados, o que representa quase metade do desemprego de jovens do mundo, dados esses que, prevalecendo o bom senso, devem estimular o esforço de crescimento integrado mais do que nutrir as confrontações.

Sob a óptica realista, porém, esses mesmos governantes e diplomatas estarão lidando com estruturas de poder prenhes de ingredientes capazes de levar as potências regionais a uma confrontação não diplomática, dado que China e Japão têm objetivos nacionais conflitantes e interesses de difícil conciliação.

O TEATRO MARÍTIMO

Não obstante a fé que é preciso depositar na diplomacia e na prevalência dos esforços de integração econômica (que encontram amparo na escola idealista das relações internacionais), não é possível deixar de levar em conta que os importantes contenciosos remanescentes entre China e Japão constituem elementos desestabilizadores e potencialmente geradores de conflitos (o que, por sua vez, encontra amparo na escola realista, na *realpolitik*).

Sob este último prisma, pode-se considerar que, havendo deterioração crítica nas relações sino-japonesas que levem à confrontação de forças, o cenário mais provável de atrições (pelo menos as iniciais) é o marítimo. O teatro terrestre, mormente quando considerada a redução do poderio russo no pós-Guerra Fria, parece mais estável.

O Oceano Pacífico é a principal via de integração econômica da Ásia-Pacífico. O Japão é quase inteiramente dependente das *sea lanes* regionais para sua sobrevivência, como também delas depende em grande escala a China para prosseguir em sua rota de crescimento e consolidação da liderança asiática. Para o Japão, o mar é vital; para a China, é crucial. Acresce que, examinando aqueles contenciosos, os mais preocupantes do ponto de vista bélico (Taiwan, as ilhas em disputa, a península coreana) são os localizados no Mar da China Meridional, no Mar da China Oriental, no Mar Amarelo e no Mar do Japão, o que estimula tecer algumas considerações sobre o Poder Naval na área enfocada.

Paul Kennedy, autor de *The Rise and Fall of the Great Powers*, publicou recentemente no *International Herald Tribune* (abril,

2007) interessante artigo sob o título "The Rise and Fall of Navies", analisando a importância relativa que vem sendo dada às forças navais por países europeus e asiáticos. Kennedy ressalta que, enquanto os Estados Unidos mantêm um Poder Marítimo comparativamente maior do que o britânico de 1815, e enquanto a Rússia permanece longe de poder recompor seu Poder Naval dos anos 70/80 (drasticamente reduzido e envelhecido, mas que no futuro a Rússia decerto recomporá), a tendência européia é de continuar a reduzir os orçamentos navais. A Marinha Real britânica planeja aposentar ou vender diversos navios de combate e de apoio, e já está com uma força naval menor que a do restrito Japão. França, Alemanha, Itália e Espanha também passam por restrições orçamentárias de mesma natureza.

A China poderá, em 2010, ter o dobro da força submarina dos EUA e, em 2015, poderá superar (em porte) o poder naval estadunidense

Paul Kennedy

No outro lado do mundo, parecem pensar diferente os estrategistas militares. Relata Kennedy que, em recentes visitas à Coréia do Sul, constatou a existência de planos para expandir fortemente, em 15 anos, o Poder Naval sul-coreano. Já estão em construção três poderosos destróieres de mais de 7 mil toneladas, e nesses planos está bastante considerada a reestruturação da Marinha japonesa (o que leva a inferências sobre as preocupações despertadas na Coréia do Sul pela remilitarização do Japão, maiores do que as geradas por eventuais "serpenteios" de submarinos norte-coreanos na costa da península). Comenta também o autor que a Marinha japonesa conta com 54 navios de combate principais (destróieres e fragatas) e 18 submarinos, enquanto a China dispõe de 71 e 58, respectivamente, e está desenvolvendo expressivo programa de construção naval. Diz ainda Kennedy que, segundo relatório recente do Congresso americano (*China Naval Modernization: Implications for US Navy Capabilities*, 2007), a China poderá, em 2010, ter o dobro da força submarina dos EUA e, em 2015, poderá superar (em porte) o Poder Naval estadunidense.

Diante desses dados, pergunta o referido autor: o que os planejadores estratégicos navais de um continente estão pensando sobre o futuro do mundo, que os do outro continente não estão? E aventa como respostas que a probabilidade de conflitos entre Estados ocorrerem na Ásia é maior do que na Europa; que a China parece estar disposta a pôr um freio na hegemonia americana no Pacífico; que todos na região temem o crescimento militar chinês; e que as economias em rápido desenvolvimento na Ásia podem se dar ao luxo de investir em armas. Observa-se, de fato, que enquanto as Marinhas ocidentais diminuem (exceção feita à US Navy), as orientais (excetuando a russa, pelo menos no presente) crescem expressivamente, e não é sem motivo.

Pode-se supor que os principais atores no teatro marítimo de um possível conflito no Pacífico asiático serão os poderes navais dos Estados Unidos, do Japão e da China. A atuação das Marinhas coreanas também pode ser relevante, dependendo do que acontecer na península. A de Taiwan não ostenta porte para ações expressivas e estará na dependência de suporte externo americano e/ou japonês, dependendo da evolução da questão de sua soberania.

Algumas considerações sobre as principais Marinhas regionais, feitas a seguir, mostram-se úteis para melhor avaliação dos poderes combatentes envolvidos no cenário naval asiático.

A Marinha norte-americana

Sobre a *US Navy* não é necessário discorrer longamente, pois é sabido que os norte-americanos mantêm a supremacia marítima global desde o final da Segunda Guerra Mundial e que sua Marinha de Guerra mantém poder suficiente para exercer o controle dos oceanos (ainda que não simultaneamente em todos, mas sem dúvida podendo fazê-lo em múltiplos cenários). George Friedman, em recente artigo ("The limitations and necessity of Naval Power, Strategic Forecasting Inc", 2007), lembra que antes da Segunda Guerra Mundial havia múltiplos contendores para o Poder Marítimo, como Inglaterra, Japão e outras potências navais, mas, no presente, os Estados Unidos detêm a supremacia global e hegemônica nos mares, oferecendo-lhe a capacidade de projetar poder e intervir em qualquer parte do mundo, permanecendo imune às ações navais contra seu território. Seus grupos de ataque nucleados em navios-aeródromos podem levar o poder aerotático rapidamente a qualquer área crítica, e sua capacidade anfíbia de rápido emprego, com apoio aeronaval, pode fazer-se presente em qualquer região onde os interesses americanos estejam ameaçados. O teatro marítimo asiático decerto se enquadra nessas possibilidades, embora não se possa dizer que uma potência maior, como a China, não possa desafiar a US Navy localmente.

Em porte, a Marinha americana conserva-se grande e estável; em poder combatente, a contínua atualização tecnológica nutre seu fortalecimento. Além disso, mantém em reserva grande número de unidades reativáveis. É sabido também que os EUA possuem poderosas forças aeronavais nas imediações do cenário em exame. Melhor dizendo, os EUA mantêm no Pacífico, com apoio em bases estabelecidas no Japão, a maior esquadra permanente do mundo – a 7ª Esquadra –, nas imediações de Taiwan. É reconhecido que outras potências, mesmo que congregando suas forças navais atuais, dificilmente somariam hoje poder capaz de contestar a supremacia americana em termos de meios de combate e de tecnologia de armas.

Esse extraordinário poderio global de controle das águas azuis é que permite às potências aliadas dos EUA, mais restritas em orçamentos, manter forças navais menores, mais voltadas para suas Zonas Econômicas Exclusivas e para a proteção do patrimônio marítimo que lhes é assegurado pelas regras da Conferência das Nações Unidas sobre os Direitos do Mar, fiando-se na proteção americana na hipótese de ocorrerem conflitos de maior vulto. Essa hipótese vem sendo válida também para o Japão, mesmo porque o Império do Sol Nascente viu-se cerceado militarmente no pós-Segunda Guerra Mundial pelos ditames dos vencedores americanos; mas a tendência, no presente, como já discutido neste trabalho, é de um progressivo robustecimento (desde que removidos os óbices legais) das Forças de Autodefesa japonesas, buscando, diante do crescimento chinês, reduzir a dependência militar dos EUA e assumir responsabilidades próprias maiores no cenário.

A Marinha japonesa

A Marinha Imperial japonesa representou o Poder Naval nipônico até sua dissolução em 1945, por força da renúncia constitucional ao uso da força como meio de ajustar as disputas internacionais. Chegou

a constituir a terceira mais poderosa força naval do mundo logo após o término da Primeira Guerra Mundial (atrás apenas da norte-americana e da britânica), e talvez tenha sido a mais moderna quando do início da Segunda Guerra Mundial.

Retroagindo no tempo, após a estagnação da era Edo e do poder dos xoguns, o Poder Naval japonês encontrava-se enfraquecido. O país foi obrigado a abrir-se ao mercado internacional por imposição americana, em 1854, tendo inclusive aceitado firmar, em 1858, um assimétrico tratado de comércio e amizade com os Estados Unidos. A demonstração de força de modernos navios a vapor dos Estados Unidos adentrando a baía de Tóquio sob o comando do Comodoro Perry foi uma das motivações para, na Restauração Meiji, acompanhando a restauração do poder do Imperador, as forças navais japonesas terem sido objeto de modernização e expansão. O objetivo era o de se contrapor a possíveis intervenções norte-americanas e européias nos planos de expansão japoneses. Os resultados se refletiram nas vitórias alcançadas contra a China em 1895 e contra a Rússia em 1905, e se propagaram para os anos 30, quando o poderio naval japonês, então bastante desenvolvido, viabilizou que seus exércitos dominassem várias regiões do continente asiático. A aventura do ataque a Pearl Harbour em 1941, porém, mobilizou o poderio industrial dos EUA e despertou a fúria americana no Pacífico, culminando com a quase completa aniquilação das forças navais japonesas em 1945, ao final da Segunda Guerra Mundial.

Enquanto foi poderosa, a Marinha nipônica jamais deixou de ser a mola propulsora da expansão *manu militari* do poder imperial japonês na Ásia e no Pacífico. Pode-se exemplificar com a dominação da península coreana em 1876, primeiro caso de intervencionismo japonês ao estilo ocidental. A disputa pela península, também ambicionada pela China, foi uma das causas da Guerra Sino-Japonesa de 1894-1895, e o Japão vencedor logrou transferir Taiwan para sua posse, bem como outras ilhas das imediações, que permaneceram como colônias até a derrota de 1945. Outro exemplo se encontra no suporte dado a potências ocidentais para reprimir a Rebelião dos Boxers na China, em 1900, quando a maior quantidade de navios de guerra e os maiores contingentes de exército eram japoneses. Não tardaram os desentendimentos com a Rússia, outra potência ambiciosa na região. Os japoneses desenvolveram intenso programa de construção naval (conhecido como "perseverança e determinação") em seqüência ao conflito sino-japonês, com plena consciência da importância do Poder Naval para enfrentar múltiplas hostilidades. Mais de cem unidades de combate foram incorporadas, com construções feitas na Inglaterra, Alemanha, França, Itália e no próprio Japão; e na Guerra Russo-Japonesa de 1904-1905, o Almirante Togo, a bordo do Encouraçado *Mikasa*, aniquilou a esquadra russa na Batalha de Tsushima (batalha decisiva típica na história da guerra naval). Digno de nota é o fato de que, já em 1905, os japoneses adquiriam seus primeiros submarinos (módulos vindos dos Estados Unidos, com montagem final no Japão), apenas quatro anos após os americanos incorporarem seu primeiro submersível.

Na segunda década dos anos 1900, a Marinha Imperial japonesa era a terceira maior do mundo e destacava-se como pioneira em vários aspectos: foi a primeira a usar o telégrafo sem fio de Marconi, em Tsushima (1905); lançou em 1906 o maior encouraçado do mundo, o *Satsuma*, um ano antes do britânico *HMS Dreadnought*; e entre 1906 e 1910 construiu domesticamente seus próprios encouraçados.

Na Primeira Guerra Mundial, o Japão, em razão de suas alianças com a Inglaterra, atuou com os aliados contra a Alemanha e a Áustria. Suas forças tomaram a base alemã em Shantung (China) e apossaram-se de ilhas alemãs na Micronésia (Marianas – exceto Guam –, Carolinas e Marshall, que permaneceram colônias japonesas até o fim da Segunda Guerra Mundial). Seus encouraçados foram, na época, os primeiros a ser equipados com poderosos canhões de 14 polegadas. Sete submarinos alemães foram recebidos como espólio da guerra e, depois de analisados, contribuíram para o forte desenvolvimento da construção de submarinos nipônicos.

No intervalo entre guerras, a Marinha Imperial teve seu aprestamento voltado para uma possível confrontação com os EUA, mas ainda sob grande dependência de encomendas externas e suprimentos externos de petróleo e de matérias-primas para sua indústria naval (cujas fontes no Sudeste Asiático eram controladas por Inglaterra, Holanda e Estados Unidos). A estratégia japonesa continuava sendo a da batalha decisiva, pretendendo desgastar as forças navais americanas na travessia do Pacífico (pela atrição com submarinos) e forçá-las ao engajamento com poderosas forças de superfície nipônicas perto do Japão. Novamente, destacou-se o Poder Naval japonês: lançou ao mar o primeiro navio-aeródromo do mundo, o *Hosho*, início de uma notável série de similares; incorporou a seus navios de batalha canhões de 16 e 18 polegadas (estes últimos no *Yamato*, o maior e mais armado encouraçado do mundo, façanha não superada); e lançou uma classe de destróieres com armamento antiaéreo e torpedos de propulsão a oxigênio, projeto que logo inspirou outras Marinhas de Guerra.

Falhou, todavia, essa estratégia, ao não considerar a inferioridade industrial e logística japonesa em relação aos EUA. Ao início da Segunda Guerra Mundial, as forças navais japonesas, dotadas de grande sofisticação técnica para a época, conseguiram marcantes sucessos, mas a US Navy não tardou em aprimorar tecnologicamente seus meios aeronavais, tirando partido de seu vasto poderio industrial e da menor dependência externa. Além disso, o Japão hesitou em usar sua força submarina contra o tráfego mercante e não protegeu adequadamente suas comunicações militares, o que contribuiu para a derrota. Os últimos duelos de encouraçados ocorreram na Guerra do Pacífico, entre 1942 e 1945, com grandes perdas japonesas, e a aviação naval embarcada mostrou seu amadurecimento e sua eficácia. No cenário aeronaval, aliás, os japoneses mostraram-se extremamente ativos, tendo iniciado a guerra com a maior e mais moderna frota de navios-aeródromos (dez unidades, *versus* sete dos EUA), mas somente em Midway (batalha considerada o ponto de inflexão da Guerra do Pacífico) quatro deles foram afundados.

De fato, o ataque a Pearl Harbour em dezembro de 1941 despertou contra o Japão um inimigo com enorme potencial de alimentar o esforço industrial e logístico de guerra. As restrições econômicas japonesas parecem ter sido subestimadas pelos nipônicos ao ser escolhido o caminho da agressão, o que talvez tenha decorrido das pressões políticas internas que, no Japão, defendiam que um desengajamento japonês na China (exigido pelos EUA para levantar embargos colocados contra o Japão) seria por demais humilhante, além de agravar o acesso a insumos estrategicamente indispensáveis. O preço pago foi a perda de centenas de milhares de vidas japonesas, a aniquilação de suas forças armadas, a destruição dos grandes centros urbanos japoneses e, adicionalmente, a imposição da Constituição de 1947, pela

qual o Império do Sol Nascente renunciou ao soberano direito de usar a guerra como instrumento de sua política.

Dissolvida a Marinha Imperial, os acordos do pós-guerra deram nascimento às Forças de Autodefesa do Japão (JSDF), cuja vertente marítima é hoje representada pela Japanese Maritime Self-Defense Force (JMSDF), incumbida da defesa naval do arquipélago japonês. Embora reduzida à missão defensiva (o que se reflete até mesmo nos indicativos de seus navios, JDS, ou seja, JMSDF Defense Ship), contempla, segundo publicações especializadas, um efetivo autorizado de cerca de 46 mil homens e opera quase 120 navios, aí incluídos 18 submarinos, 54 destróieres e fragatas (sendo 10 DDGs com mísseis, 4 DDHs com helicópteros e 40 DDs); 29 unidades especializadas em guerra de minas; e 9 navios anfíbios. A JMSDF conta ainda com cerca de 180 aeronaves de asa fixa (dentre elas 80 P-3C de patrulha e 5 EP-3C de guerra eletrônica, de origem americana) e 135 helicópteros, a maioria voltada para a guerra anti-submarino e a guerra de minas. É essa "pequena Marinha" (aliás, bastante robusta para fins defensivos) que o Japão dos dias atuais, em face de sua reconhecida importância estratégica e de sua expressão econômico-financeira no planeta, considera insuficiente para fazer frente às responsabilidades que lhe cabe assumir, não só no cenário asiático como no mundial. E é o fortalecimento dessas forças (como também o das forças terrestres e aéreas), dentro de um possível programa de remilitarização do Japão, que preocupa a China, sua potência rival na região.

Ao longo da Guerra Fria, e diante do poderio das forças submarinas soviéticas, a missão da JMSDF foi primordialmente voltada para o emprego anti-submarino, mas após esse período outras tarefas lhe foram agregadas, como, por exemplo, a participação em operações de manutenção de paz da ONU na Ásia e nas águas do subcontinente indiano. Com o crescimento das tensões na península coreana, advindas dos testes norte-coreanos com mísseis, a missão passou a contemplar a defesa antiaérea do Japão (o que pode ser exemplificado pela incorporação de destróieres AEGIS desde 1993), mas existe grande dependência de meios aéreos baseados em terra para prover adequada cobertura antiaérea às forças navais em operação defensiva do território nipônico. Carece a JMSDF também de navios-aeródromos para a defesa aérea e de suficientes navios de reabastecimento, limitando seu raio de ação. Essas carências levam à dependência de unidades aéreas norte-americanas estacionadas em bases japonesas e de apoio de unidades da 7ª Esquadra dos Estados Unidos.

Ainda assim, o Poder Militar japonês conta com um orçamento anual superior a 40 bilhões de dólares, o sexto do mundo; e é relevante observar que o primeiro-ministro Shinzo Abe elevou ao *status* de ministério, recentemente (início de 2007), a Agência Japonesa de Defesa, como um dos primeiros passos para as mudanças na Constituição pacifista da Segunda Guerra Mundial. Na verdade, esses são os primeiros passos para restaurar o poderio militar japonês, dotando-o de Forças Armadas em sua expressão plena e transformando o Japão naquilo que os teóricos das escolas das relações internacionais denominam um *normal state*.

As indicações são de que, à medida que se recupere de seus problemas econômicos atuais e reformule sua política externa para torná-la mais assertiva, o Japão não permanecerá como uma subpotência militar por muitas décadas do porvir. Os planos japoneses, segundo muitos analistas, contemplam forte reestruturação de sua Marinha e de sua Força Aérea, que, em par-

te, já se encontra em execução (porta-helicópteros, destróieres, submarinos), sob a vista complacente dos ocidentais e sob a justificativa de dar substância à eventual participação japonesa em operações de manutenção de paz (que conceitualmente não são operações ofensivas de guerra) sob a égide da ONU.

A Marinha chinesa

Ao se falar da Marinha chinesa, é preciso caracterizar que se está considerando a People's Liberation Army Navy (PLAN) da República Popular da China (RPC), o que não inclui a Marinha da República da China (Taiwan), que também é bastante expressiva. Outrossim, embora o Poder Naval chinês tenha tido manifestações expressivas num passado distante, concentraremos a análise apenas em épocas recentes, mais significativas para os fins deste trabalho.

Os líderes chineses vêm atribuindo grande importância ao emprego do Poder Naval em apoio aos objetivos nacionais
William Terry

A PLAN é considerada fundada em abril de 1949, ao término da Guerra Civil Chinesa, tendo sido inicialmente formada por unidades que não aderiram ao governo nacionalista que se refugiou em Taiwan. À época, Mao Tsé-Tung afirmava que uma poderosa Marinha de guerra fazia-se absolutamente necessária para se opor às agressões imperialistas. O apoio soviético foi importante, tanto em meios flutuantes como em instrutoria e consultorias diversas. Em 1950, os chineses já contavam com sua academia naval; e, em 1952, já era criado o ramo aéreo de seu incipiente Poder Naval. Em meados dos anos 50, as forças navais chinesas já se encontravam organizadas em três esquadras, a do Mar do Norte, a do Mar do Leste e a do Mar do Sul, com quadros oriundos das forças terrestres. Os anos 60, sob influências da Guerra Fria, contemplaram fortes investimentos na construção naval própria, inicialmente com projetos soviéticos e, mais tarde, com desenhos próprios. Nos anos 70 e 80, chegou-se a ter cerca de 20% do orçamento de defesa alocados às forças navais, que tiveram grande crescimento (o número de submarinos, por exemplo, triplicou para cerca de cem, e o número de unidades de vários portes armadas com mísseis quintuplicou para cerca de 200). Na mesma época tiveram início os desenvolvimentos e a construção de submarinos nucleares, alguns equipados com mísseis balísticos. Em 1988, a Marinha teve seu primeiro oficial naval como chefe e passou a atribuir alta prioridade à atualização tecnológica e à melhoria da qualidade dos meios, dando continuidade a programas de desenvolvimento de mísseis balísticos lançados de submarinos, mísseis antinavio e mísseis antiaéreos.

Hoje, a PLAN conta com cinco ramos organizacionais (forças submarinas, forças de superfície, aviação naval, defesa costeira e corpo de fuzileiros navais) e tem dez academias e escolas subordinadas, bem como vários institutos de pesquisa e organizações de suporte técnico e logístico. Essa rápida evolução chega aos anos recentes mostrando a importância que o Poder Naval alcançou na estratégia militar chinesa, configurando uma *Blue Water Navy* capaz de atuar em conflitos contra os EUA e/ou o ressurgente Japão no Mar da China, caso o cenário em exame se deteriore a esse ponto.

Como assinala William Terry, diretor do centro de análise naval do Office of Naval Inteligence (ONI), no estudo *China's Navy*

2007, ao longo da última década a PLAN desencadeou importante programa de modernização, no qual a obtenção de meios e de tecnologias se deu internamente e no exterior. A título de exemplo, foram adquiridos dos russos destróieres classe *Sovremenny* (equipados com o míssil antinavio SS-N-22) e submarinos classe *Kilo* (dotados de mísseis anti-superfície de cruzeiro), bem como foram domesticamente produzidos sofisticados destróieres classe *Lanhou* e submarinos classe *Yuan*. No entender de William Terry, os líderes chineses vêm atribuindo grande importância ao emprego do Poder Naval em apoio aos objetivos nacionais, e neles se inclui a preservação segura dos rumos do crescimento chinês, cujos olhos estão agora voltados para o oceano e dele não podem prescindir. Para tanto, estão planejadas forças navais capazes de operar no Pacífico Sul, até a Austrália e as Ilhas Aleutas, e no Oceano Índico, até o Estreito de Málaca. Os analistas especializados identificam ambiciosos planos para as forças navais futuras da China, que deverá desativar até 2025 navios considerados obsoletos (projetados nos anos 60) e poderá contar com novos e modernos meios, dotados de mísseis antiaéreos de longo alcance e mísseis antinavio; submarinos nucleares de ataque e de mísseis balísticos; submarinos convencionais de ataque bastante avançados; submarinos convencionais de patrulha costeira; navios anfíbios capazes de transportar tropas a longas distâncias; fragatas e destróieres multiemprego; unidades costeiras rápidas armadas com mísseis; e navios de desembarque diversos, dentre outros. Consta que mais de uma dúzia de novas classes de navios vem sendo construída nos últimos cinco anos, levando ao comissionamento de mais de 60 novos meios flutuantes. Os mesmos analistas, porém, apontam para fraquezas tecnológicas da PLAN na guerra anti-submarino e na guerra eletrônica, em razão da ênfase que até agora tem sido dada aos sensores e armas de emprego anti-superfície e antiaéreo. E apontam também para a modéstia dos sistemas de comando e controle, mas não descartam os aprimoramentos dessas áreas nas décadas vindouras.

A missão da PLAN, segundo o ONI, é defender o país contra agressões vindas do mar, defender a soberania do Estado sobre suas águas territoriais e salvaguardar os direitos e interesses marítimos do Estado chinês. Missão esta bastante ampla, como se depreende, e que não se configura exclusivamente defensiva. Segundo análise do ONI, dentro de uma estratégia geral de *Active Defense* que norteia o PLA, a PLAN é responsável pela *Offshore Defense*, que oficialmente compreende operações defensivas e ofensivas em caso de ataque à China, não restritas em espaço ou tempo e concentradas nas fraquezas do inimigo. Essa mudança de estratégia em relação aos tempos em que a ameaça era soviética revela uma nova visão que, desde a segunda metade dos anos 80, se reorienta da restrita defesa das costas chinesas para operações marítimas mais amplas, em resposta ao atual cenário de segurança internacional em que se inserem os interesses chineses. E, nesse cenário, evidencia-se que a estratégia militar leva na devida conta a dependência de fontes de suprimento e de energia indispensáveis ao crescimento econômico, não mais priorizando o interior, mas sim a região marítima ao leste da China. Isso inclui, geograficamente, áreas marítimas que podem se estender além da linha formada pelas Kurilas, Japão, Marianas, Carolinas e Indonésia, abrangendo o Mar da China Oriental, o Mar Amarelo, o Mar da China Meridional, as linhas marítimas de comunicações do Leste Asiático e aprofundando-

se pelo Pacífico (de certo modo fazendo lembrar a estratégia naval japonesa da Segunda Guerra Mundial).

As principais forças de superfície da PLAN incluem 11 destróieres e 16 fragatas razoavelmente atuais. Três novas fragatas devem ser incorporadas até 2008, perfazendo 30 navios de bom poder combatente. Um navio-aeródromo da classe russa *Kusnetzov* foi cedido pela Ucrânia, podendo se tornar operacional após *refit*. Há ainda 48 destróieres e fragatas mais antigos, que estão sendo progressivamente desativados, mas segundo o documento *China's Navy 2007* do ONI, já referido, os meios ainda em atividade somam 25 destróieres e 45 fragatas. No emprego anfíbio, a PLAN opera cerca de 50 navios de desembarque de grande ou médio porte, além de contar com quantidade ainda maior de unidades anfíbias menores. Um navio-doca de grande porte encontra-se em construção.

As forças submarinas contam com cinco submarinos nucleares de ataque, sendo um deles dotado de mísseis. Há informações de que um de nova geração está em testes de mar e que alguns das classes *Song* e *Yuan* estão em construção. Há também 12 navios da classe *Kilo*, adquiridos da Rússia. Naves antigas, das classes *Romeo* e *Ming*, estão previstas para desativação até 2020, quando número suficiente de novos meios estará operacional; mas, segundo o mesmo estudo acima citado, **há 55 submarinos em atividade, sendo cinco nucleares e 50 convencionais**. O auxílio soviético foi fundamental quando da criação da PLAN. As dissidências sino-soviéticas havidas a partir de 1959 afetaram seriamente os planos chineses de robustecimento de sua força submersível, mas, não obstante, a partir dos anos 70 esses planos prosseguiram com sucesso, sendo relevante observar que em 1982 a PLAN disparou seu primeiro míssil balístico lançado por submarino, emergindo para uma nova fase de modernização.

A aviação naval chinesa conta hoje com sete divisões aéreas, cujos meios estão distribuídos por 25 bases localizadas para prestar apoio aerotático adequado às três esquadras. As forças de defesa costeira da PLAN são compostas de unidades de mísseis antinavio e unidades de artilharia antiaérea, organizadas em regimentos e batalhões, cuja distribuição geográfica é também orientada de modo a operarem integrados aos comandos das três esquadras. As forças de fuzileiros navais são voltadas para os assaltos rápidos em operações anfíbias, sendo compostas por duas brigadas subordinadas ao Comando da Esquadra do Sul, cada uma comportando 3 regimentos de infantaria, 1 de artilharia e 1 de carros de combate anfíbios.

A herança da doutrina soviética ainda se faz notável. O comando das forças, em todos os níveis, sustenta uma divisão de responsabilidades entre os comandantes militares e o Partido Comunista da China (PCC). Desde o mais alto nível de comando até o nível de comando de pequenas unidades, excetuando os comandos de pelotão e inferiores, as decisões são discutidas entre o comandante militar e o oficial político, que costuma ser de mesmo posto. Na PLAN, por exemplo, segundo o ONI, de 1949 até 2006 sete chefes militares exerceram seu comando, sempre ladeados por comissários políticos do PCC, cujo número no mesmo período chegou a 11. Os comandos de forças e unidades navais não constituem exceção: todo comandante naval compartilha seu comando com um oficial político de posto equivalente. Na verdade, isso significa que o Partido exerce total vigilância e controle sobre os militares, em todos os níveis relevantes da cadeia de comando (prática que não se coa-

duna bem com a doutrina militar, quando estão envolvidas decisões táticas no teatro de operações).

A China, se efetivamente ambicionar poderio naval capaz de desafiar o americano – e o de seu aliado Japão – no Pacífico asiático, terá que empregar vultosos recursos no fortalecimento de suas forças, e parece ser factual que, entre as potências potencialmente opositoras dos Estados Unidos, é a única que vem desenvolvendo expressivos esforços nesse sentido, embora sob carências tecnológicas várias (o que não impede a PLAN de contar com mísseis antinavio em quantidade importante).

Esses esforços, aliás, não se propõem a confrontar globalmente o Poder Naval norte-americano, mas sim a tomar a dimensão suficiente para resguardar os interesses chineses no Mar da China, Mar Amarelo e Mar do Japão, defendendo (se necessário) Taiwan e as ilhas disputadas com o Japão, atuando na península coreana e se contrapondo ao bloqueio naval de vias marítimas cruciais, caso tentado pelos norte-americanos (com possível auxílio japonês, nas hipóteses de conflito aqui consideradas).

A Marinha de Taiwan

A pequena ilha de Taiwan, foco do potencialmente mais explosivo contencioso do teatro marítimo asiático, desenvolveu, com forte auxílio norte-americano, uma pequena força naval, cuja missão original é a defesa territorial da República da China (ROC, leia-se Taiwan e algumas ilhas adjacentes) e das linhas de comunicações marítimas de interesse, contra ataques e bloqueios advindos da República Popular da China. Essa missão inclui a patrulha do Estreito de Taiwan e de águas vizinhas e operações de contra-ataque e antiinvasão em caso de guerra.

De início, a Marinha de Taiwan era constituída pelas unidades que, no desenlace da Guerra Civil Chinesa, permaneceram fiéis ao governo nacionalista refugiado na ilha. Muitas unidades optaram pela lealdade à PRC, vindo a constituir o núcleo da PLAN. No presente, embora a maioria dos meios flutuantes tenha como origem os EUA, vários navios foram construídos localmente sob licença ou derivados de projetos domésticos. Nos anos 90, foram também adquiridas fragatas classe *Lafayette* da França e submarinos da Holanda. A modernização e a extensão da vida útil de navios e equipamentos, porém, mostram-se problemáticas em decorrência das pressões chinesas sobre fornecedores de armas, sensores e sobressalentes. Isso afeta particularmente a força de apenas quatro submarinos, obsoletos e apenas úteis para adestramento.

A força de superfície conta com 4 destróieres da classe *Kidd* americana, bem armados com mísseis; 8 da classe *Oliver Perry*; 8 da classe *Knox*; e 6 fragatas da classe francesa *Lafayette*. Há também 3 navios anfíbios e 14 unidades anfíbias menores de origem americana, além de 8 varredores de minas. Para as tarefas de patrulha, contabilizam-se 12 navios e 48 pequenas unidades tipo *fast patrol boat*, havendo planos para a construção de mais 30 de uma geração mais atual. Foi prevista a aquisição, em 2007, de 12 aeronaves Orion P-3C norte-americanas, o que proporcionará boa cobertura de patrulha nos estreitos.

Obviamente, essa pequena força, limitada em porte e em capacidade de atualização, é quase totalmente dependente do apoio do Poder Naval estadunidense estacionado na região, sendo sabido que a US Navy está praticamente todo o tempo presente na ilha, com alguma poderosa unidade de sua 7ª Esquadra rotineiramente atracada em porto taiwanês, o que é considerado dissuasório em relação a possíveis ataques chineses (que, se realizados e atin-

gindo um navio de guerra dos EUA, poderiam dar margem a sérias retaliações). Não se pode afirmar que o estacionamento da mais poderosa frota permanente dos EUA na área tenha como objetivo a defesa de Taiwan, mas sem dúvida esta é uma de suas tarefas, como se depreende de ocorrências passadas. Haja vista a crise de 1996, quando, diante da ameaça de reeleição de um líder taiwanês separatista, a China deu início a vários exercícios navais nas proximidades de Taiwan, inclusive com lançamentos de mísseis que sobrevoaram o espaço aéreo da ilha, a resposta norte-americana foi enviar para o Estreito de Taiwan dois grupos de batalha nucleados em navio-aeródromo, fazendo a China retroceder.

A renovação, em 2000, da aliança de defesa Japão/EUA também pode ser considerada como parte de uma estratégia de prevenção de ataques chineses à ilha, pois, como já mencionado, o Japão vê na tomada forçada de Taiwan pela China uma séria ameaça às rotas marítimas vitais para sua sobrevivência. Para grande irritação chinesa, essa aliança renovada considera a defesa estratégica de Taiwan e das águas próximas, e eventuais ações defensivas podem envolver também a Marinha nipônica, além da estadunidense.

A Marinha sul-coreana

Como já comentado acima, a Marinha da Coréia do Sul não parece estar sendo configurada apenas para sua defesa costeira e para um eventual enfrentamento com a norte-coreana. É fato que a ameaça da grande quantidade de submarinos norte-coreanos é preocupante, mas os sul-coreanos parecem olhar também, em anos recentes, para um cenário mais amplo no Pacífico asiático, levando em conta o ambiente geopolítico regional como um todo, os compromissos com os EUA e a remilitarização do Japão (que, dependendo do prisma de observação, pode ser vista como uma ameaça). Têm ocorrido incidentes com embarcações de patrulha e com pesqueiros norte-coreanos. Além disso, existem disputas com a Coréia do Norte sobre a delimitação da Zona Econômica Exclusiva (ZEE) dos dois países separados pela guerra e sobre reservas de gás no subsolo marinho, mas prepostos do governo sul-coreano vêm manifestando claramente que o programa de modernização, reaparelhamento e construção naval da Coréia do Sul, iniciado em 2001 e previsto para culminar em 2020, tem como meta a obtenção de uma força moderna e de alta mobilidade estratégica, capaz de proteger as linhas de comunicação marítimas do Leste Asiático. Trata-se de visão estratégica que enxerga bem mais longe do que as costas da península.

Exemplifica bem essa visão mais ampla o lançamento, em 2007, do primeiro de uma série de destróieres de 7.000 toneladas, construído no estaleiro da Hyundai Heavy Industries e equipado com o sistema Aegis (fornecido pela Lockheed Martin, dos EUA). A Marinha sul-coreana torna-se uma das poucas a possuir tal sofisticado sistema. A construção local de submarinos de 1.800 toneladas está em negociação com a Alemanha. Um anfíbio de 14.000 toneladas será incorporado em breve e várias aeronaves A/S também estão sendo adquiridas. Esses meios se somarão aos 18 submarinos (sendo 9 IKL-209), 6 destróieres, 9 fragatas, 28 corvetas, 5 navios rápidos de ataque e grande quantidade de lanchas-patrulha, varredores e anfíbios de menor porte, numa Marinha tripulada por cerca de 48 mil homens e mais 25 mil fuzileiros navais bem treinados. Parece claro que este expressivo Poder Naval não visa apenas às operações peninsulares costeiras, embora elas possam se tornar prioritárias em caso

de deterioração das relações com a Coréia do Norte ou com a China.

A Marinha norte-coreana

Ainda que com dados imprecisos, publicações especializadas mostram uma Marinha de porte modesto, mas com grande abundância de meios capazes de hostilizar e desgastar as forças e o tráfego marítimo de interesse da Coréia do Sul. A Korean People's Army Navy, formada por cerca de 40 a 60 mil homens, parece ter como missão esse tipo de desgaste e o apoio às operações do Exército, em caso de hostilidade com a Coréia do Sul.

Para esses fins conta com 43 *missile boats* (armados com mísseis Styx antinavio), cerca de 70 pequenos submarinos construídos localmente, 26 outros submarinos de porte médio (inclusive 4 da classe Whiskey, ex-soviéticos), 3 fragatas, 6 corvetas, cerca de 400 barcos de patrulha (103 dos quais são torpedeiros), 23 mineiros e 10 embarcações anfíbias.

O Mar Amarelo e o Mar do Japão devem ser seus principais teatros de operações, ao passo que a Marinha sul-coreana abre horizontes também para o Mar da China Oriental e outras regiões do Pacífico mais ao Sul.

Essa apreciação ligeira dos poderes navais da região revela uma densidade de meios navais bastante expressiva e em contínuo crescimento, em contraste com a redução que se verifica na Europa. Isso justifica a avaliação de analistas que consideram a Ásia (tanto no Extremo Oriente como no já convulsionado Oriente Médio) como um teatro cuja probabilidade de conflito bélico supera, neste início de século, a de qualquer outro cenário. Essa elevada probabilidade de belicismo – onde o teatro marítimo terá grande importância – tem a ver com as rivalidades sino-japonesas, com a questão de Taiwan, com a situação das Coréias, com as disputas por ilhas do Mar da China e com a presença militar estadunidense (não sendo desprezível a probabilidade dos poderios navais dos EUA e do Japão atuarem em conjunto no cenário asiático).

Comparando com a América do Sul, por exemplo, o teatro asiático mostra Marinhas de guerra muito mais poderosas e mais bem equipadas do que as sul-americanas, onde a probabilidade atual de contenciosos se desdobrarem em confrontação armada é geralmente avaliada como baixa. Essa avaliação, mal compreendida pelos governos locais – que talvez a julguem nula ou perene –, gera uma endêmica escassez de recursos para as Forças Armadas sul-americanas e dá causa à obsolescência de seus parcos meios combatentes. Exceção pode ser feita à Venezuela, que, sob o governo de Hugo Chávez, dá eloqüentes demonstrações de uma ambição de liderar o continente. Para tanto, vem se armando de forma preocupante, realizando volumosas compras de armas (principalmente da Rússia) com o produto de suas vendas de petróleo.

ALGUNS REFLEXOS DAS RIVALIDADES SINO-JAPONESAS NO CENÁRIO EXAMINADO

É previsível que a unidade geográfica entendida como Ásia agregará substancial combinação de produtos nacionais brutos, negócios internacionais, investimentos, reservas monetárias e vários outros atributos econômicos que terão alto peso na ordem mundial e na economia globalizada do século XXI. Para essa constatação, basta atentar para as taxas de crescimento das mais populosas nações do mundo, a China e a Índia, e seu imenso potencial de consumo, para a expressão econômica do Japão no contexto asiático e

mundial e para as tendências dos países asiáticos de formarem um poderoso bloco econômico, capaz de rivalizar com a hegemonia norte-americana do pós-Guerra Fria, nascida do colapso soviético. Mas a possibilidade desse vulto econômico ser efetivamente transformado em um bloco amalgamado gera questões a serem respondidas em tempo futuro: o atual nível de desenvolvimento experimentado por países asiáticos atuará em favor de uma Ásia integrada ou permanecerá como um conjunto de economias com muitos interesses em comum, porém competindo entre si e pulverizando um sonho maior? A China conseguirá sustentar seu vertiginoso crescimento? A região permanecerá estável para viabilizar essa grande integração econômica ou novas convulsões graves sacudirão a Ásia?

Muitos fatores influenciam as respostas, dentre eles a progressão da integração funcional em curso entre economias nacionais heterogêneas, as dificuldades para a construção de uma comunidade econômica asiática integrada mais ampla, as rivalidades remanescentes entre potências locais e externas, as particularidades culturais, os nacionalismos exacerbados. Nesse leque de problemas, as rivalidades entre China e Japão, capazes de causar forte impacto na estabilidade asiática, desempenham um dos principais papéis.

A integração funcional apresenta-se promissora, com negócios crescentes no âmbito da Asean e de seu desdobramento Asean+3, que agrega aos dez membros do grupo do Sudeste Asiático as fortes economias da China, do Japão e da Coréia do Sul. Quanto à criação de uma comunidade asiática mais ampla, a liderança do processo está sendo conduzida pela Asean, e isso parece contar com a simpatia das maiores potências econômicas da região (China, Japão e Índia), o que não é fato novo, pois apresenta similaridade com os momentos iniciais de formação da Comunidade Européia, quando as divergências entre França e Alemanha levavam os países do Benelux (Bélgica, Países Baixos e Luxemburgo) a tentar liderar o processo de acomodação rumo a acordos de integração. No caso asiático, a Asean tenta acomodar as dificuldades existentes entre China e Japão, também procurando tirar partido racional das rivalidades existentes para conduzir os interesses do grupo, de vez que o relacionamento sino-japonês tem sido aquecido economicamente, mas é frio politicamente (*hot economics, cold politics*, segundo alguns analistas). Controlar as provocações mútuas é fundamental para que a integração funcional evolua para a construção de uma comunidade asiática integrada e de uma poderosa área de livre comércio, cuja existência fica comprometida caso a região seja desestabilizada.

A evolução para uma *East Asian Community*, se prosperar, terá em seu âmago as duas principais potências rivais do Leste Asiático. Essa possível extensão, para cuja discussão foram também chamadas a participar a Índia, a Austrália e a Nova Zelândia, trazendo-lhe uma dimensão Sul e Oeste, pode contribuir – segundo a visão mais idealista – para atenuar e diluir os efeitos das rivalidades sino-japonesas na região. Mas não é esta a visão da escola mais realista, que vê grandes dificuldades nessa atenuação.

O fato é que, nesse e noutros pontos da questão da integração asiática, a crescente competição política entre China e Japão contrasta com a mutuamente benéfica parceria econômica que vem se desenvolvendo entre ambos na última década. Sob muitos aspectos, as relações políticas entre as duas potências têm se degradado e não vêm sendo positivas, ainda que a importância dos benefícios da cooperação eco-

nômica possa servir como fator preventivo de uma deterioração maior. Essa deterioração, todavia, não será evitável caso fatos externos (passíveis de serem provocados, por exemplo, pelos governos de Taiwan, da Coréia do Norte ou por hostilidades americanas ao crescimento chinês) venham a perturbar o processo. Nesse caso, defendem os mais realistas que uma intensificação das rivalidades, ou sua degeneração em conflito, colocarão em sério risco a integração econômica da Ásia, pois tanto estados do Sudeste como do Nordeste asiáticos ver-se-ão forçados a escolher um lado (China ou Japão).

Repassar alguns aspectos das rivalidades existentes e as razões de sua permanência no tempo ajuda a compreender as influências no processo da integração asiática (e os riscos existentes).

Em 2004, o governo japonês, ao consolidar o Japan's National Defence Program Outline (NDPO), identificou (por motivos já comentados neste trabalho) a China e a Coréia do Norte como ameaças à segurança nacional. Na visão da China, isso retrata o resfriamento das relações sino-japonesas ao longo de anos recentes. No que tange ao Japão, isso parece fazer parte de reorientação de sua política externa para se rearmar, perseguir um *status* mais independente dos EUA na região e confrontar a ascendência da potência rival.

O poderio chinês crescente sem dúvida afeta os interesses e as pretensões japonesas como ator regional e global, pois China e Japão perseguem fundamentalmente os mesmos objetivos: crescimento econômico sustentado, reconhecimento como potência regional maior e alargamento de áreas de influência. Acresce que esse aumento de poderio tem lugar em época em que aumenta a influência chinesa na Ásia e proliferam as firmes manifestações chinesas sobre Taiwan e o Mar da China, coincidindo com um período de declínio do desempenho econômico japonês e de dificuldades de sua política interna, o que é agravado pela sua limitação militar.

Um relacionamento cooperativo e estável favoreceria ao Japão alcançar seus objetivos com maior autonomia em relação aos EUA, mas parece improvável que isto ocorra a curto e médio prazo, pois japoneses e chineses teriam que mudar substancialmente suas posturas em face da questão da soberania de Taiwan, dos ressentimentos históricos, das disputas territoriais (ilhas e Zona Econômica Exclusiva no Mar da China), do acesso às fontes de energia e de outros pontos sensíveis. Do lado nipônico, a dificuldade é aumentada pela ligação da política externa aos interesses norte-americanos – o que aumenta as desconfianças chinesas – e pela lentidão com que, internamente, as instituições, os políticos e a intrincada burocracia japonesa tratam o assunto das reformas políticas e legais necessárias.

Aparentemente, apesar da convergência dos interesses econômicos – que tendem a limitar (mas não eliminam) os efeitos das rivalidades nos próximos anos –, pouco se vê de prático no sentido de concessões mútuas que contribuam para distender as relações agastadas, e muitos são os questionamentos sobre a durabilidade e os resultados das relações convergente-divergentes (*hot/cold*). A visão da escola idealista poderia levar a crer que as fortes interdependências econômicas neutralizariam a dinâmica das rivalidades, mas acontecimentos recentes mostram que isso não é garantia firme de moderação, diante do acirramento de sentimentos antagônicos que prejudicam o diálogo construtivo.

Muitos japoneses vêem o desenvolvimento chinês e seu fortalecimento militar como ameaças, como já dito, e isso nutre o nacionalismo japonês e os desejos nipônicos de revisão da "constituição paci-

fista". Muitos chineses, por sua vez, vêem um Japão militarmente ressurgente como uma ameaça, o que revigora o nacionalismo e a rejeição anti-Japão na China. Contrariando expectativas, a crescente interdependência econômica entre China e Japão não conseguiu superar a permanência das rivalidades, havendo visível piora nas relações entre ambos desde sua normalização nos anos 1970, principalmente em razão dos sentimentos nacionalistas e das questões relacionadas com a segurança.

No lado chinês, o nacionalismo vem se revelando pelo aumento dos sentimentos de rejeição aos nipônicos no continente. As questões das visitas de líderes japoneses para reverenciar os mortos de guerra no Templo Yasukini e dos livros japoneses de história, já antes mencionadas, representam para os chineses uma evidência de que o Japão, por mais desculpas que possa apresentar sobre seu passado agressivo, de fato dele não se arrepende. E o fato de as manifestações antijaponesas virem prosperando no meio dos chineses mais jovens mostra que aqueles sentimentos hostis continuam vivos no país, não apenas entre os mais idosos.

Para os japoneses, esses protestos – não reprimidos pelo governo chinês – representam a ingratidão chinesa por sua ajuda econômica e nada mais são do que a exploração de questões históricas passadas (*history cards*) para fins políticos que interessam à China. De ambos os lados, principalmente no Japão, excitam-se os orgulhos nacionais, sendo que na China isso tem também a utilidade de trazer um novo incentivo à juventude, em substituição ao idealismo maoísta. O sentimento antijaponês, acrescente-se, não é exclusivo na China, e isso se reflete na oposição da China e das duas Coréias à ambição japonesa de conquistar uma cadeira no Conselho de Segurança da ONU. Sem uma marcante mudança japonesa nas suas posturas em relação ao seu passado histórico imperialista e expansionista – o que parece ser difícil –, a China decerto usará seu poder de veto para impedir o Japão de lograr sucesso na empreitada (cabendo registrar que, recentemente, 25 milhões de chineses assinaram manifesto contra a pretensão japonesa).

As visões relacionadas com a segurança caminham ao lado dos problemas derivados desse nacionalismo exacerbado. Ambos os países vêem os planos de fortalecimento militar um do outro como ameaçadores. O poderio bélico chinês é um fato, e o possível rearmamento japonês alimenta os planos estratégicos da liderança chinesa, atenta a esta possibilidade considerada ameaçadora.

A China, além disso, não aceita bem a significativa presença militar americana na Ásia, nem a fortalecida aliança nipo-americana de defesa, ambas podendo interferir, ou afetar, os planos chineses de retornar Taiwan (preferencialmente por meios pacíficos, mas sem afastar a opção militar) ao controle total do governo sediado em Pequim. Nunca é demais enfatizar que, apesar da atitude predominantemente pacífica da China perante a questão de Taiwan, os chineses não deixam dúvidas sobre a possibilidade de um conflito armado, especialmente se Japão e Estados Unidos (que continuam a apoiar Taiwan e a ajudar no seu programa militar de defesa, embora nunca encorajando os líderes locais a tomar medidas provocativas de reação extremada chinesa) interferirem na questão, que a China considera interna. Sobre esse ponto, nota-se que, embora muitos países asiáticos vejam a presença americana como fiadora da segurança regional, esse pensamento não é unânime, e dele divergem a China e outros mais alinhados com o governo chinês.

O programa nuclear norte-coreano merece considerações adicionais. Em recente artigo publicado na *Revista do Clube Na-*

val, o Almirante Fernando Diégues coloca com precisão que a posse e o controle das armas nucleares afetam profundamente as relações de poder entre as nações e que o Tratado de Não-Proliferação (TNP), vigente desde 1970, cristalizou uma assimetria de poder entre os que têm essas armas e os que não as têm. Ressalta o articulista que o combate à proliferação dá origem a focos de tensão e conflito recorrentes, exemplificando com a justificativa americana para a invasão do Iraque, sob a suspeita (depois não confirmada) de estar desenvolvendo artefatos atômicos. No caso norte-coreano, trata-se de fato consumado e não de suspeita: as experiências de outubro de 2006 golpearam os esforços de não-proliferação. As tentativas de sanções militares pelos EUA não lograram sucesso no Conselho de Segurança da ONU, que se limitou, inclusive com influência russa e chinesa, a embargar armas e impor sanções financeiras. A Coréia do Norte condiciona o prosseguimento das conversações sobre a desativação de seus reatores à suspensão desses embargos e sanções, e vem sistematicamente descumprindo os compromissos que já assumira no passado sobre a questão. Mais grave ainda, aponta Diégues, é a situação de mesma espécie no Irã, que rejeitou resoluções da ONU cerceadoras de seu programa nuclear. Alegando ter seus interesses ameaçados pelos programas de mísseis (vetores de artefatos nucleares) da Coréia do Norte e do Irã, os EUA decidiram desenvolver um sistema "escudo antimíssil" no Leste da Europa, sediando-o na Polônia e na República Checa, o que levou o governo russo a protestar com veemência e ameaçar retirar a Rússia do Tratado sobre Forças Nucleares Intermediárias. As posturas americanas – que, antes disso, já incluíam o desenvolvimento de um sistema antimíssil com o Japão, alegadamente para sua defesa contra mísseis coreanos – encontram agora dupla oposição: a da Rússia, que não deseja tal sistema nas proximidades de suas fronteiras e nas das ex-repúblicas soviéticas; e a da China, que vê no programa nipo-americano uma ameaça desbalanceadora de poderes na região. Muitos analistas se pronunciaram recentemente na mídia internacional sobre o tema, questionando se estaria germinando, em decorrência, uma nova "guerra fria" (ou uma "paz quente", no dizer de alguns...).

Diante disso, e apesar da convergência de posições contra o programa norte-coreano no âmbito do Grupo dos Seis, a questão apresenta complicadores não triviais e, se não for neutralizada, o Japão, um dos ameaçados pela Coréia do Norte, poderá se ver tentado a também desenvolver armamento atômico, o que decerto contará com severa reação chinesa. Como as nações mais poderosas não dão sinal de vir a abrir mão de seus arsenais nucleares, torna-se cada vez mais difícil conter os programas de outras nações mais fracas, desejosas de se afirmarem em seus cenários com a posse dessa armas. Assim, a Ásia, que já hospeda Rússia, China, Índia, Paquistão (e talvez Israel) como potências nucleares, poderá, numa visão pessimista (todavia realista), vir a testemunhar o crescimento desse clube com a presença do Irã, da Coréia do Norte e, num futuro mais distante, do Japão, atestando a falência dos esforços de não-proliferação de armas atômicas. Poderá a Ásia também, e ainda sob um prisma pessimista, vir a ser palco de intervenção militar americana para neutralizar definitivamente o que Bush denomina o "Eixo do Mal", o que significa, em adição à intervenção no Iraque de Saddam Hussein, intervir no Irã e/ou na Coréia do Norte para destruir suas instalações nucleares, com conseqüências imprevisíveis para a estabilidade asiática e do planeta.

Voltando à aliança de defesa EUA/Japão, ela tem permanecido no núcleo da questão da segurança da Ásia desde seu surgimento. Os chineses costumam alegar que a única razão para tal aliança persistir no pós-Guerra Fria (e até ser reforçada, como recentemente foi) é a necessidade nipo-americana de conter o avanço chinês rumo à liderança regional e de prevenir um eventual uso da força por parte da China na questão de Taiwan. Para o Japão, a aliança é o pilar mais forte de seu relacionamento político e de segurança com os Estados Unidos, mas ao mesmo tempo atua como um obstáculo ao seu reconhecimento como potência regionalmente mais independente e com maior personalidade global. Desse inconveniente ganham reforços as aspirações japonesas de tornar-se um *normal state* mediante a modificação do artigo 9 da Constituição, que limita suas Forças Armadas e torna o Japão mais escravo da aliança defensiva (revisão esta impensável nos tempos da Guerra Fria). Ainda assim, e apesar da ameaça aos interesses chineses representada pela aliança (particularmente na questão da segurança de Taiwan), é improvável que a China alcance sucesso em afastar totalmente a presença norte-americana na região. Na visão de vários países, ela é essencial para a preservação da estabilidade regional (e também para impedir que o Japão cresça demais militarmente, tornando-se ameaçador a essa estabilidade, pois na ausência do poder americano o Japão, em meio a vizinhos com poder nuclear – China, Índia, Coréia do Norte, Paquistão – pode vir a desenvolver armas nucleares). Aos EUA, diante de seus interesses na região, cabe o papel de preservar a aliança de modo tal que, sem dar motivos para que a China e seus vizinhos sintam-se ameaçados por uma ressurgência militar japonesa, também não estimule no Japão a impressão de que terá o respaldo americano para aventuras. Existe, portanto, o reconhecimento da importância das relações estáveis entre esses três grandes atores para a almejada estabilidade regional, bem como do papel da aliança nipo-americana na prevenção de agravamentos de tensões entre China e Japão, pois um conflito entre ambos também não interessa aos Estados Unidos.

Para China e Japão, um grande desafio estratégico, fonte de sérias tensões políticas, reside no acesso a suprimentos confiáveis de petróleo e gás natural, que torna ambas as economias bastante dependentes de fontes externas. O Japão, por exemplo, procura cultivar bom relacionamento com o Irã, apesar das divergências deste com os EUA, e tanto Japão como China têm sabidos interesses nas enormes reservas russas de petróleo, sendo que a Rússia preferenciou a necessidade japonesa ao optar pela construção de longa via de dutos (financiada pelo Japão) para fazer seu óleo chegar à costa do Pacífico, facilitando sua obtenção pelos japoneses (através de rota marítima mais curta e menos vulnerável) e pelos sul-coreanos, contrariando as expectativas chinesas. Isso fez a China voltar os olhos para outras alternativas, como o Kasaquistão, o Turcomenistão, o Myanmar e o Sudão, além de também cultivar boas relações com o Irã (tomando alguns riscos ao relacionar-se com Estados párias), mas, sem dúvida, a dependência estratégica japonesa fica mais bem equacionada com o acesso próximo à linha siberiana de dutos e às reservas das Ilhas Sakalinas (apesar das conhecidas divergências entre Japão e Rússia sobre a posse de algumas ilhas no arquipélago das Kurilas, contencioso não resolvido em que o Japão mostra-se inflexível, mas que ambos vêm mantendo desaquecido). Não é do agrado da China a aproximação russo-japonesa, pois no pós-Guerra Fria alguns analistas vêem prosperar

a impressão, na Rússia, de que o crescimento econômico e militar chinês é ameaçador aos seus interesses. Em degenerando para o conflito armado as relações sino-japonesas, não é de se afastar a possibilidade de a China, para prejudicar o abastecimento japonês, vir a eleger como alvos os oleodutos russos, o que representaria fatalmente a ampliação do conflito.

O sucesso japonês em assegurar fontes próximas (e, portanto, menos vulneráveis) de energia contribuiu para tensionar ainda mais as relações sino-japonesas e não amenizou as discussões com a China sobre a demarcação de Zona Econômica Exclusiva e sobre a posse das ilhas Senkaku/Diaoyu no Mar da China. As águas ao redor dessas ilhas estão no centro das discussões, juntamente com as reservas de óleo e gás nelas existentes; e a China é acusada de provocação pelos japoneses, não só por ter iniciado explorações na área, como ainda pela invasão de águas japonesas por um submarino chinês, em época recente (2004).

Como se pode depreender dessa tentativa de sintetizar o panorama asiático atual, não são poucas as razões para supor que a estabilidade regional e, portanto, as probabilidades de sucesso da integração econômica do Leste Asiático estão substancialmente dependentes dos possíveis desdobramentos das rivalidades sino-japonesas, dos passos que as duas potências regionais rivais darão no terreno do aprestamento bélico e das posturas dos grandes atores globais que têm interesses no cenário.

CONCLUSÕES

Uma das primeiras conclusões que se pode tirar da análise do cenário asiático no pós-Guerra Fria é que, embora o mundo ocidental costumeiramente acompanhe mais de perto as evoluções dos problemas do Oriente Médio (centrados nas questões árabe-israelenses e nas disputadas jazidas petrolíferas da região), o Extremo Oriente merece não menor atenção, e que, neste último, o fulcro das principais dissensões guarda forte relação com as questões sino-japonesas. Outrossim, evidencia-se que este cenário do Leste Asiático é o que contempla maiores possibilidades de enfrentamentos navais, tendo como palco o Oceano Pacífico em sua região oriental e tornando-o atraente para os estudiosos da aplicação do Poder Naval como instrumento na resolução de contenciosos entre as nações.

Observa-se que o cenário estratégico conhecido como Ásia-Pacífico concentra enorme quantidade de transações econômicas e tende a gerar na Ásia um pólo rival da hegemonia ocidental, e que o Oceano Pacífico é a grande via dessas trocas econômicas, integrando na sua orla (a *Pacific Rim*) economias as mais expressivas do mundo globalizado, todas atentas ao que possa acontecer na região fulcral aqui analisada. Uma olhada no mapa mostra que, em adição a economias menos pujantes (sul e centro-americanas), a orla do grande oceano hospeda as costas dos EUA, México, Canadá, Rússia, China, Japão, Coréias, Sudeste Asiático, Filipinas, Malásia, Indonésia, Austrália e Nova Zelândia e contempla as passagens marítimas para o Índico e para o Atlântico. Não é sem motivo que essa orla oceânica desperta o interesse econômico de tantos países, gerando cooperações mercadológicas como a representada pela Apec e integrando interesses ocidentais e orientais.

Verifica-se também que, naquele cenário geopolítico, os principais atores regionais orientais são a China, o Japão e a Rússia, que a China tende a ser o núcleo polarizador de uma grande comunidade econômica integrada, frustrando ambições

japonesas passadas, e que o maior ator extra-regional é representado pelos Estados Unidos, cada um exercitando seus poderes da forma mais assertiva possível, em busca da maximização de suas influências regionais e globais.

A China, potência militar nuclear, surge como potência econômica que, transitando para uma realidade capitalista menos polarizada pelo viés ideológico, encontra-se em acelerado processo de crescimento econômico e alcança a dianteira na disputa pela liderança do continente asiático, podendo lograr êxito – desde que consiga sustentar as bases desse vertiginoso desenvolvimento – e vir a se configurar como a grande opositora da hegemonia norte-americana no mundo. Em se sustentando esse crescimento, não seria fantasioso antever que a China estenda sua área de influência para o sul e para o oeste, atraindo membros da Asean e da Apec, assumindo dessa forma o comando da força econômica asiática. Para tanto, acena com a preferência pelo caminho pacífico, mas não deixa de continuar a se armar e de evidenciar que, falhando a diplomacia, poderá lançar mão das armas para defender seus interesses, dentre os quais avultam a necessidade socioeconômica de reduzir as enormes carências que afetam centenas de milhões de chineses e a necessidade geopolítica de fazer valer o conceito de unificação territorial do país.

O Japão, que no pós-Segunda Guerra Mundial chegou a despontar como maior candidato à liderança da Ásia, repensa suas atuais limitações e percorre caminhos que levem a superá-las, não só em termos de vencer a estagnação econômica que perdura há duas décadas, como também perseguindo a repotencialização de seu Poder Militar e a transformação do país em um *normal state*, reduzindo suas dependências do poderio americano e revelando maior expressividade internacional, consentaneamente com sua posição de segunda potência econômica do mundo. Esses objetivos japoneses preocupam o continente asiático, especialmente a China, e trazem a alguns países da região receios de que, novamente robustecido militarmente aquele país, as correntes nacionalistas japonesas possam voltar a alimentar sonhos de dominação, pois a dependência nipônica de insumos estratégicos externos é enorme.

A Rússia, ainda em processo de recuperação do fracasso socialista soviético, mantém seu ameaçador poderio nuclear enquanto prioriza a reconstrução econômica, mas em nenhum momento abre mão de continuar a ser um ator global de grande expressão e de, como tal, participar das grandes decisões que possam afetar a Ásia e o mundo globalizado em geral. Ainda que temporariamente fragilizada, é uma das potências emergentes da nova ordem mundial e não hesita em se manifestar com forte personalidade quando afetados seus interesses maiores (como acaba de acontecer na questão do "escudo antimíssil" pretendido pelos EUA no leste europeu, iniciativa que contou com vigorosa oposição do governo de Vladimir Putin).

Os Estados Unidos, grandes vencedores da Segunda Guerra Mundial e da Guerra Fria, mantêm a disposição de preservar sua posição hegemônica e, para tanto, exercem na Ásia seu poder nacional na plenitude de suas tradicionais manifestações – a política, a econômica e a militar. Desde o pós-Segunda Guerra, o engajamento americano na região tinha como um dos objetivos principais a contenção da expansão do comunismo na Ásia e no mundo. Embora tenha havido a reaproximação comercial com a China comunista e tenha se extinguido a ameaça soviética, a presença americana na Ásia é marcada por suas estreitas relações com o Japão e pelos compro-

missos estadunidenses com a Coréia do Sul, o que não é bem digerido pela China, em face de suas rivalidades com o Japão e seus compromissos com a Coréia do Norte. Não obstante, um desengajamento americano na Ásia não parece visível, mesmo porque a ausência do poderio estadunidense seria prejudicial ao equilíbrio e à estabilidade regionais.

É nesse complexo cenário que se desenvolve um processo de integração macroeconômica que, capitaneado de início pelas nações do Sudeste Asiático (congregadas na Asean), pode ter seu centro de gravidade deslocado para a China, como foi acima aventado. Esta, vindo a exercer influências predominantes no processo, pode lograr sucesso em construir as bases de uma grande comunidade asiática integrada, a qual competirá com a hegemonia americana e ocidental no processo mais amplo de globalização da economia planetária. Pode residir nesse processo, cuja concretização depende não só da sustentabilidade do desenvolvimento chinês com também da estabilidade regional, a consolidação da maior capacidade opositora daquela hegemonia, contrariando simultaneamente os interesses americanos e japoneses (e, em certa medida, os interesses da Comunidade Européia).

Em meio a esse possível deslocamento de eixos de poder situam-se as rivalidades entre as duas maiores potências regionais da atualidade, a China e o Japão. As relações sino-japonesas são historicamente marcadas por tensões, as quais decorrem do expansionismo militarista japonês, que deixou memórias detestáveis e indeléveis nos países que no passado o Japão invadiu e dominou, e vêm sendo agravadas em época recente pelo acirramento de contenciosos não resolvidos entre aquelas potências: a questão de Taiwan, as disputas territoriais sobre ilhas do Mar da China (dotadas de importantes recursos energéticos naturais), a situação da península coreana (não só a do programa nuclear da Coréia do Norte, como ainda a da reunificação das Coréias) e as ligações defensivas entre Japão e Estados Unidos (que afetam a segurança das vias marítimas cruciais para toda a região).

Embora China e Japão venham desenvolvendo intenso relacionamento econômico, os discursos dos respectivos governos em prol da pacífica convivência não se mostram suficientes para ocultar a realidade: ambas as potências procuram maximizar seus poderes, ampliando suas áreas de influência na Ásia e, com isso, fermentam as dissidências, alimentadas também por um nacionalismo extremado de ambos os lados. Em outras palavras, a estratégia presente de cooperação econômica sino-japonesa não consegue ocultar o cultivo da estratégia de mais longo prazo de ambas as potências, a qual inclui estarem preparadas para uma possível confrontação futura, em face de interesses conflitantes e pouco conciliáveis no cenário asiático.

O cenário comporta uma China que permanece sob regime autoritário, não descura de aprimorar seu poderio bélico e persegue o pleno exercício de seu poder nacional na Ásia, podendo vir a suplantar a Alemanha no *ranking* econômico mundial e tornar-se a terceira maior economia do globo terrestre, ao mesmo tempo liderando todo o peso econômico asiático. Nesse desiderato, os chineses não abrem mão de pontos de honra como a existência de uma única China, territorialmente integrando Taiwan. O cenário contempla também um Japão empenhado em restabelecer sua personalidade própria, mediante maior representatividade internacional e o robustecimento vigoroso de seu peso militar, buscando a compatibilização de sua expressão estratégica internacional com a

de sua expressão como segunda potência econômica do mundo atual. Esses grandes objetivos nacionais da China e do Japão podem levar as duas potências a um choque, mormente quando considerada a potencialidade de degeneração das delicadas rivalidades, já discutidas, que as colocam em campos opostos. Se tornado realidade este confronto, ele terá presentes os interesses dos EUA e o gigantesco poderio militar norte-americano (que se manifesta na área principalmente por meio da supremacia naval no Pacífico).

O panorama geopolítico asiático, neste início de século, mostra-se pleno de possibilidades de conflito, a maioria deles com resultados e conseqüências que não podem ser trivialmente prospectados. A oeste são instáveis as condições no Oriente Médio, que podem afetar fontes de suprimento de petróleo de elevada importância estratégica para China e Japão, e são críticas as relações entre Índia e Paquistão, ambos dotados de armas atômicas. A nordeste, a postura belicista norte-coreana e os envolvimentos chineses e americanos em relação à península coreana apresentam-se preocupantes e podem também revelar posições conflitantes dessas duas potências e de suas alianças. Ao sul e a leste, percebe-se a marcante presença dos interesses ocidentais, centrados no poderio norte-americano e de seus aliados (aí incluído o Japão, para contrariedade chinesa). No sudeste, as economias mais frágeis lutam para conciliar os interesse internos e externos, procurando evitar desestabilizações que arruínem os esforços integracionistas que há décadas vêm sendo desenvolvidos. E, em face de um conflito entre as potências mais fortes, poderão vir aquelas nações a tomar posição pendente para um ou outro dos lados oponentes, o que agravaria o quadro e contribuiria para nova convulsão continental.

O panorama geopolítico asiático, neste início de século, mostra-se pleno de possibilidades de conflito, a maioria deles com resultados e conseqüências que não podem ser trivialmente prospectados

Segundo noticiário recente da mídia internacional, o Instituto Internacional para as Pesquisas sobre a Paz (Sipri), sediado em Estocolmo, divulgou, em junho de 2007, relatório dando conta de que os gastos militares globais aumentaram 37% ao longo da última década. Os investimentos americanos em armas lideram, compreendendo 46% dos gastos mundiais. Grã-Bretanha, França, China e Japão (ainda que limitado este último a só poder gastar em armamento 1% do PIB) aparecem logo a seguir na lista do Sipri, cada um respondendo por cerca de 4 a 5% dos gastos mundiais. Outro relatório, este emitido em abril do mesmo ano pelo Conselho de Relações Exteriores em Washington, informa que a China evoluiu de um orçamento militar de cerca de US$ 14 bilhões em 2000 para quase US$ 45 bilhões em 2007 (o que foi confirmado por porta-voz do Congresso Nacional do Povo em março de 2007) e que há tendência para alcançar cerca de US$ 185 bilhões em 2025. O mesmo estudo mostra que os vizinhos da China procuraram acompanhar esse crescimento. A Rússia, que na década de 90 relegou a segundo plano seu aprestamento militar, saltou de US$ 8 bilhões em 2001 para US$ 31 bilhões em 2006 e dá mostras de planejar investimentos de US$ 190 bilhões nas suas forças armadas

até 2015. O Japão prossegue no desenvolvimento de sofisticado sistema antimísseis com os EUA, alegadamente contra mísseis norte-coreanos, mas, segundo o mesmo relatório, de óbvia utilidade em caso de conflito com a China; além disso, são visíveis os passos japoneses no sentido de remover os óbices à reformulação de seu poderio militar. A Coréia do Sul dá seguimento a intenso programa de modernização de suas forças navais e terrestres, além de intensificar operações conjuntas com os EUA. Taiwan, segundo o relatório do Conselho, não conseguiu os recursos de US$ 18 bilhões para adquirir as armas que o governo norte-americano ofereceu à ilha em 2001. E, em decorrência (embora tenha investido bastante na compra de modernos aviões de combate e sistemas de mísseis dos EUA e França nos anos 90), continua a contar com os EUA na defesa contra uma eventual ação militar chinesa.

Em recente visita à aliada Austrália, o vice-presidente dos EUA manifestou preocupação com a forte militarização chinesa e com recente experiência feita pela China com um míssil que destruiu em órbita um satélite chinês desativado, o que mostra sua capacidade de emprego contra sistemas americanos baseados em satélites. Percebe-se que existe uma não anunciada corrida armamentista no planeta, grande parte da qual tem lugar na Ásia, puxada pela China, e que dela participam muitos dos atores considerados neste trabalho (sendo previsível o aumento da participação japonesa, tão logo liberado o Japão das peias legais impeditivas de seu robustecimento militar).

Por todo o exposto, o cenário asiático, em particular o Ásia-Pacífico, mostra-se propício a ser o palco de uma importante confrontação de poderes no século que se inicia, e a degeneração futura para a guerra apresenta considerável e preocupante probabilidade. Caso as hipóteses mais pessimistas se concretizem, o teatro de operações estará na região oriental setentrional do Oceano Pacífico e deverá revelar grande participação do Poder Naval, que poderá ser decisivo e uma vez mais mostrar-se como instrumento de alta importância na construção da história das sociedades do planeta.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<POLÍTICA> /; Geopolítica; Japão; China; Análise política;

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AZEVEDO, C. A. Lambert." A República Popular da China e a Sociedade Internacional". Rio, *Revista do Clube Naval*, nºs. 337 e 338, 1º e 2º trimestres 2006.

BERTONHA, João Fábio. "A Remilitarização do Japão e a Geopolítica do Extremo Oriente". *Revista Espaço Acadêmico*, Ano I, nº 02, julho 2001.

BULARD, Martine. "A China sacode a ordem mundial". *Le Monde Diplomatique*, agosto 2005.

CALDER, Kent. "China and Japan's Simmering Rivalry". *Foreign Affairs*, New York, mar/abr 2006, vol 85.

DIÉGUES, Fernando M. F. "Não-Proliferação x Desarmamento Nuclear: uma barganha frustrada". *Revista do Clube Naval*, ano 115, nº 341, 2007.

DREYER, J. Teufel. "Sino-Japanese relations and its implications for developing nations". *Asian Survey*, 2006, vol. 46, nº 4, pp 538-577.

_____ . National Institute for Defense Studies. *East Asian Strategic Review*, Tokio, June 2006. Disponível em: http://www.nids.co.jp/english/index.htm.

ESCOBAR, Pepe. *21, o Século da Ásia*. São Paulo, Ed. Iluminuras, 1997.

FOUISE, David. *Japan's FY 2005 National Defense Outline: new concepts, old compromises*. Asia-Pacific Center for Security Studies, vol. 4, nº 3, March 2005.

FRIEDMAN, Geroge. *The limitations and Necessity of Naval Power*. Strategic Forecast, apr. 2007. Disponível em: http://www.stratfor.com.

GODOY, Denise. "Puxada por China, corrida às armas acelera na Ásia". S.P., *Folha de São Paulo*, 12/04/2007.

GUIMARÃES, Lytton L. *A inserção político-diplomática do Japão no cenário internacional*. Brasília, Univ. de Brasília, Núcleo de Estudos Asiáticos, set. 2005.

GUYONNET, Emilie. "As novas ambições do Japão". *Le Monde Diplomatique*, abril 2006.

HALLIDAY, Fred. "A Guerra Fria e seu fim: conseqüências para a Teoria das Relações Internacionais". *Contexto Internacional*, Rio, PUC-RJ, vol. 16, nº 1, jan/jul 1994.

HUNTINGTON, Samuel. *The clash of civilizations and the remaking of world order*. Simon & Schuster, 1996.

____ . IISS. *The Military Balance 2002/2003*. International Institute for Strategic Studies, disponível em http://www.militarypower.com.br/mundo.htm.

KENNEDY, Paul. *The Rise and Fall of the Great Powers*. First Vintage Book Edition, 1989.

KENNEDY, Paul. "The Rise and Fall of Navies". *International Herald Tribune*, April 5, 2007.

KONDO, Shigekatsu. *East Asia Strategic Review – 2006*. National Institute for Defense Studies, Tóquio, 2006; disponível em http://www.nids.po.jp/english/inxex.html.

LIM, Tai Wei. "ASEAN's Role and its Management of the Sino-Japanese Rivalry". *Stanford Journal of East Asian Affairs*, vol. 5, nº 1, Winter 2005, pp.133-145.

MARTINS, Dora. "Chinese Foreign Policy: Pragmatism and Strategic Behavior". Lisboa, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas. *Revista Portuguesa de Estudos Asiáticos*, nº 6, 2º Semestre 2004.

MAGNOLI, Demétrio (coord.) e outros. *História das Guerras*. São Paulo, Contexto, 2006.

MELLO, Camila M. A. *O impacto da relação estratégica sino-japonesa na integração do Sudeste Asiático: o caso da ASEAN*. Monografia apresentada no Curso de Relações Internacionais. PUC-RJ, Rio, 2007.

MORAIS, Isabela N. *O Regionalismo Asiático revisitado: impacto para a ASEAN da emergência da China pós-Deng*. Dissertação de Mestrado apresentada na USP. São Paulo, 2005.

NAMIHEI, Odaira. "O Desembarque em Tóquio". *Le Monde Diplomatique*, China, nov. 2005.

NOGUEIRA, C. Dantas. "Disputa entre China e Japão". BH, MG, *Conjuntura Internacional*, ano 2, nº 7, maio 2005.

ONISHI, Nomiritsu. "Abe's rise to force new look at postwar". *Herald Tribune International*, Asia-Pacific, 20 set. 2006.

____. Office of Naval Intelligence/National Maritime Intelligence Center, USA. *China's Navy 2007*. Disponível em: http://www.nmic.navy.mil.

____. Policy Memo, *New Power Dynamics in Southeast Asia*. Stanley Foundation, Iowa, USA, Nov. 9, 2006.

Qiu, Jin. "The Politics of History and Historical Memory in China-Japan Relations". USA, *Journal of Chinese Political Science*, vol. 11, nº 1, 2006.

____. Relatório, 29/10/2005. *Aliança EUA-Japão: transformação e realinhamento para o futuro*. Disponível em: http://www.jda.go.jp/j/news/youjin/2005/10/1029_2plus2/20_e.htm.

ROSE, Caroline. *Sino-Japanese relations: facing the past, looking to the future?* London, Routledge, 2004. Disponível em: http://www.wreac.org/people/rose.html.

ROY, Denny. *Stirring Samurai, Disapproving Dragon: Japan's growing security activity and Sino-Japanese relations*. Asia-Pacific Center for Security, 2004. Disponível em: http://www.apcss.org/Publications/Occasional%20Papers/OPStirringSamuraiRoy.pdf.

SCALAPINO, Robert A. "A Orla do Pacífico:Cooperação e Integração". *Contexto Internacional*, Rio, PUC-RJ, vol. 17, nº 2, jul/dez 2005.

____. Sinodefence.com. Chinese Defence Today. *Chinese Naval Vessels*. Disponível em http://www.sinodefence.com/navy/default.asp.

SOERENSEN, Camila. Strategic Triangularity in Northeast Asia: the Sino-Japanese security relationship and U.S. Policy. Asian Perspective, vol. 30. nº 3, 2006, pp. 98-128. Disponível em: http://www.asianperspective.org/articles/vol30n3-e.pdf.

____. Strategic Forecast Inc. *China and Japan: disputing resources under the sea*. Stratfor, maio 2006. Disponível em: http://www.stratfor.com.

SUTTER, Robert. *China and Japan: trouble ahead?* The Washington Quarterly, 24:4, pp. 37-49, Autumn 2002. Disponível em: http://www.twq.com/02autumn/sutter.pdf.

TOW, William T. *Asia-Pacific Strategic Relations: seeking converging security*. Cambridge, 2001.

UEHARA, Alexandre R. *A Política Externa do Japão no final do século XX: o que faltou?* São Paulo, Annablume Editora, 2003.

YANG, Jin. *Sino-Japanese Relations: implications for Southeast Ásia*. Contemporary Southeast Asia, August 2003. Disponível em: http://www.findarticles.com/p/articles/mi_go1898?is_200308.

____. Wikipedia, the free encyclopedia. *People's Liberation Army Navy*. Disponível em: http://en.wikipedia.org/wiki/People's_Liberation_Army_Navy.

____. Wikipedia, the free encyclopedia. *Political Status of Taiwan*. Disponível em: http://en.wikipedia.org/wiki/Political_Status_of_Taiwan.

____. Wikipedia, the free encyclopedia. *Republic Of China Navy*. Disponível em: http://en.wikipedia.org/wiki/Republic_of_China_Navy.

____. Wikipedia, the free encyclopedia. *Japan Maritime Self-Defense Force*. Disponível em: http://en.wikipedia.org/wiki/Japan_Maritime_Self_Defense_Force.

____. Wikipedia, the free encyclopedia. *Imperial Japanese Navy*. Disponível em: http://en.wikipedia.org/wiki/Imperial_Japanese_Navy.

____. Global Security. *South Korea Navy*. Disponível em http://www.globalsecurity.org/military/world/rok/ships.htm.

____. Global Security. *Navy – North Korea*. Disponível em http://www.globalsecurity.org/military/world/dprk/navy.htm.

TEATRO NO MUSEU

VIDA A BORDO

Numa viagem no tempo a bordo de uma nau do século XVI, os alunos de escolas que visitam o Museu Naval podem conhecer um pouco sobre os interesses que levaram os portugueses a navegarem além-mar.

Lindomar (ator Thiago Macedo), capitão nomeado pelo rei, e seu experiente amigo Aires Marinho (ator Luciano Moreira) organizam uma expedição de Portugal rumo ao Rio de Janeiro. Ao som de canções lúdicas, a criançada participa ativamente dessa "viagem" que mostra os instrumentos de bordo então usados, as fainas, a alimentação e diversas situações vividas nessa travessia do Oceano Atlântico.

Vida a bordo, com texto e direção de Dulce Bressane, figurinos de João Gomes e produção de Sulamita Carvalho, é ideal para crianças de 6 a 10 anos.

Agendamento para grupos: 2104-5506 Ramal 208 (Aline) ou 2104-6721 (Comandante Menegassi).

CRUZADOR *BAHIA*: POR QUE TANTAS PERDAS?

SÉRGIO MEROLS **JUNGER**
Capitão-de-Fragata (FN-RM1)

SUMÁRIO

O naufrágio
O abandono do navio
As balsas salva-vidas da época
A falta de água doce
O que agravou as perdas
O naufrágio do *Indianápolis*, 26 dias depois
Um legado, para que outros possam viver

Num manual de sobrevivência no mar usado na Marinha do Brasil, encontra-se uma questão recorrente sobre o afundamento do Cruzador *Bahia*:

"Por que alguns náufragos sucumbiram ao cabo de poucos dias, como aconteceu no afundamento do Cruzador Bahia, *onde dos 280 homens que iniciaram a sobrevivência (...) só 32 resistiram às adversidades, (...) quando, em outras situações, homens, mulheres e crianças ficaram meses à deriva, sendo resgatados vivos?".*

Para buscar responder a essa pergunta, devem-se analisar os fundamentos de sobrevivência no mar e os resultados de pesquisas sobre o tema.

O NAUFRÁGIO

O *Bahia* suspendeu de Recife em 30 de junho de 1945, a fim de passar menos de uma semana guarnecendo a chamada "Estação nº 13", cerca de 100 milhas ao sul do Arquipélago de São Pedro e São Paulo,

provendo apoio ao traslado aéreo de tropas entre a África e os Estados Unidos. O moral dos 372 homens a bordo era elevado, pois recentemente havia terminado a Segunda Guerra Mundial. Porém, na manhã de 4 de julho de 1945, quando o navio estava sobre a linha do equador, na longitude de 30º W, com parte da tripulação realizando exercício de tiro com metralhadora, ocorreu uma violenta explosão na popa e o *Bahia* afundou. Estima-se que as perdas devido à explosão foram de aproximadamente cem homens. Restaram 272, que conseguiram abandonar o navio.

Figura 1 – O *Bahia*, vendo-se oito balsas a boreste, próximas das chaminés, mais duas na popa e as baleeiras prontas nos turcos. Fotografia: SDM

O ABANDONO DO NAVIO

Levou apenas cinco minutos até que o *Bahia* afundasse e não houve tempo sequer de enviar um pedido de socorro por rádio. Era dia, o céu estava claro e o mar calmo, o que favoreceu o abandono do navio. Havia 20 balsas salva-vidas no *Bahia*, três das quais foram perdidas com a explosão ou afundaram com o navio. O mesmo aconteceu com outras quatro embarcações miúdas. Restaram 17 balsas, que foram lançadas ao mar. Não havia, na época, dispositivo de escape do tipo hidrostático, o que fazia necessário romper, uma a uma, as peias que as mantinham fixas.

AS BALSAS SALVA-VIDAS DA ÉPOCA

Entre os equipamentos de salvamento[1], as balsas salva-vidas são os itens mais importantes para os náufragos. Cada balsa do *Bahia* estava equipada com dois remos de madeira, uma quartola (pequeno barril de madeira) com 12 litros de água doce (ver figura 2), uma lata estanque com dez caixas de ração desidratada, seis latas de leite em pó "Molico", seis bisnagas de "Amertã" (pomada para tratamento de queimaduras de sol) e material de primeiros socorros. A balsa não possuía toldo para proteção contra o sol ou material de sinalização. A lotação de cada balsa era de 12 homens, mas, depois de ocupadas pelos náufragos, chegaram a ter 17 em cada uma delas. Este excesso fazia com que os náufragos ficassem imersos, com a água pela cintura.

As balsas salva-vidas do *Bahia* eram de cortiça, similares às balsas *Carley float* (ver figura 3), modelo mais adotado pelos navios de guerra da época. Este consistia num flutuador de forma elíptica, feito de madeira leve, cortiça ou metal, forrado de lona pintada na cor cinza devido à ne-

1 O termo equivalente, consagrado nos manuais e regulamentos, é o galicismo "salvatagem". Porém, no meu entender, a palavra "salvamento" é de melhor acepção.

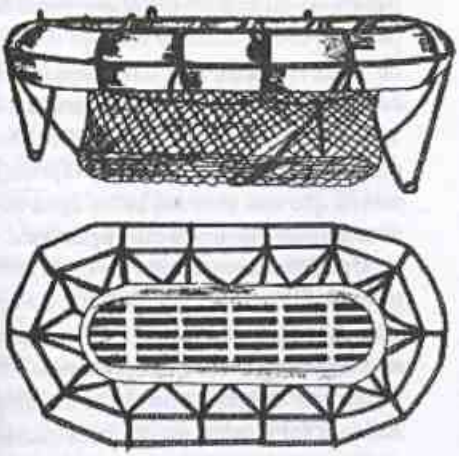


Figura 2 – Balsa salva-vidas e quartola. (Ilustrações: *Arte Naval*, de Maurílio M. Fonseca)

cessidade de camuflagem dos navios. Um estrado de madeira ocupava o espaço central da balsa e servia de piso para o pessoal nela embarcado. Os ocupantes dessas balsas poderiam permanecer na água, segurando-se nas linhas salva-vidas, ou dentro delas, sobre o estrado. Este, sob o peso dos ocupantes, poderia ficar submerso. Com lotação reduzida e estado do mar favorável, os náufragos também podiam sentar-se no flutuador, com as pernas pendentes na água. Havia dois remos, para servir como meio de propulsão. A balsa não dispunha de toldo, deixando os náufragos expostos ao tempo. A finalidade das balsas *Carley float*, devido às suas limitações e rusticidade, era prover uma proteção sumária, até que outro navio ou embarcação socorresse logo os náufragos, já que, durante a guerra, os navios de guerra e mercantes raramente navegavam escoteiros. Infelizmente, o socorro rápido nem sempre ocorria, e milhares de sobreviventes acabaram perecendo nestas balsas, de frio ou desidratação. No Atlântico Norte, muitos sobreviventes sofreram graves lesões nos pés, causadas pela água fria. Já nas regiões tropicais, a maior ameaça era representada pela exposição ao sol e desidratação.

Existe no Museu Naval, no Rio de Janeiro, um exemplar de balsa salva-vidas recuperada do *Bahia*.

Figura 3 – Náufragos sendo recolhidos de uma balsa *Carley float* (1943). Fotografia: Imperial War Museum- Londres

A FALTA DE ÁGUA DOCE

Para os náufragos, a falta de água doce continua sendo a principal causa do abatimento físico e moral em situações de sobrevivência no mar, principalmente na região tropical. A tabela 1, elaborada por pesquisadores ingleses logo após a Segunda Guerra Mundial, é decorrente da análise de 121 situações de sobrevivência prolongada no mar, em balsas salva-vidas, envolvendo 3.616 homens. Mais tarde se verificou que os percentuais nas viagens de sobrevivência mais curtas (acima de três dias) eram similares a estes. Os dados obtidos permitem relacionar a disponibilidade de água doce e a taxa de mortalidade. Neles, se constata que o volume crítico de água doce para a sobrevivência está entre 110 e 220 mililitros por dia. Só por comparação, atualmente, na Marinha do Brasil, a ração líquida estipulada para náufragos é de 700 ml por dia por homem.

No *Bahia*, ao abrirem-se as quartolas de água doce, verificou-se que estavam contaminadas por água do mar. Esta, provavelmente, passou pelos bujões de madeira, precariamente presos sob pressão. Outros desses bujões se soltaram quando do lançamento das balsas ao mar ou em decorrência da explosão. Assim, desde o começo do período de sobrevivência, não havia água que não estivesse com gosto de sal. Porém, com o agravamento da sede, está água acabou sendo consumida assim mesmo. Na época, já era sabido que não se devia beber água do mar, nem mesmo misturada com água doce.

Um dos efeitos mais graves da desidratação é a ocorrência de delírios e alucinações, que leva as vítimas a se lançarem ao mar e se afogarem. Depois de dois dias de sede, isto ocorreu com os náufragos do *Bahia* e foi a causa de diversas mortes.

Terminadas as buscas na região do incidente, haviam morrido 236 homens dentre os 272 que haviam conseguido abandonar o navio. O percentual de mortos no período de sobrevivência foi de 86%. Este percentual supera amplamente os 40% da situação equivalente (total falta de água doce) do estudo apresentado. Se o navio mercante que prestou o primeiro socorro aos marinheiros brasileiros tivesse a sorte de localizar todas as 17 balsas dispersas no mesmo dia, ou de já as encontrar reunidas, este percentual poderia ser bem mais reduzido. Nas dez balsas não observadas,

Ração líquida por dia por homem (ml)	Nº de náufragos por situação	Nº de mortos	% de mortos
"Nenhuma"	143	57	40
"Alguma"	896	135	15
até 110	684	165	24
de 110 a 220	1.314	96	7
de 220 a 330	523	7	1
Abundante	56	1	2

Tabela 1 – Relação entre disponibilidade de água doce e taxa de mortalidade

foi estimado que havia cerca de 50 homens. Assim, o número inicial de sobreviventes chegaria a 86, limitando as perdas em 68%.

Mas por que as balsas estavam dispersas? Logo após o abandono do *Bahia*, reuniram-se as balsas e foram feitos remanejamentos, já que havia embarcações com mais de 20 homens. Quando surgiram os primeiros casos de descontrole emocional entre os náufragos, para evitar sua influência sobre o moral dos demais, alguns mais antigos de balsa pediram que suas balsas fossem soltas do agrupamento, o que foi feito. Isto, porém, acabaria prejudicando o apoio mútuo entre os ocupantes das balsas, além de sua posterior localização e socorro. Hoje, enfatiza-se nos treinamentos que as balsas devem ser mantidas agrupadas, amarradas entre si para evitar que venham a se dispersar. Isso permitirá o apoio mútuo e, principalmente, facilitará a localização pelas unidades de busca.

O QUE AGRAVOU AS PERDAS

Outros aspectos relevantes contribuíram para as perdas no *Bahia*. O aspecto psicológico foi um deles. O Almirante Lúcio Torres Dias, tenente na época, único oficial sobrevivente do *Bahia*, relacionou alguns fatores que mantinham elevado o ânimo dos náufragos, logo após o acidente:

- o mar calmo com temperatura amena, que proporcionava relativo conforto aos náufragos;
- a expectativa de que um dos 20 aviões, em média, que sobrevoavam diariamente a "Estação nº 13" notificaria a falta do navio;
- a repentina interrupção das comunicações do navio com o comando da Força em Recife, mantidas a cada duas horas, que indicaria a ocorrência de algum problema grave com o navio; e
- a previsão de chegada do Cruzador *Rio Grande do Sul*, três dias depois, que renderia o *Bahia* na "Estação nº 13".

Entretanto, nada disso ocorreu, o que acabaria afetando negativamente o moral dos náufragos. Ernest Schakleton, que protagonizou uma das mais impressionantes histórias de coragem, determinação e liderança ao resgatar seus homens no mar gelado após tentar, sem sucesso, atravessar o continente antártico, sabia a importância disso. Dentre os inimigos que teve de enfrentar, como o frio, o gelo e o mar, o que mais temia era a perda do moral.

Outro sério agravante foi a demora no socorro. Embora o *Bahia* não tivesse transmitido uma mensagem com pedido de socorro, os náufragos acreditavam que seriam socorridos logo. Realmente, sua posição era sobrevoada por aviões (numa média diária entre 20 e 30 deles). Isto, porém, era feito a muito grandes altitudes, o que praticamente impossibilitava a observação. Além disso, os náufragos não dispunham de artefatos pirotécnicos para chamar a atenção dos aviões. A cor cinza das balsas e seu perfil baixo também dificultavam muito sua localização no mar.

Depois de passarem quatro dias no mar, os náufragos foram avistados pelo mercante inglês *SS Balfe*. Durante seis horas, o navio recolheu 33 náufragos das sete balsas que avistou. Destes, cinco morreriam após o socorro. Devido à falta de recursos médicos a bordo, o comandante do mercante decidiu arribar para Recife. A busca seria reiniciada na manhã do dia seguinte, feita por navios da Marinha, se prolongando por mais cinco dias. Foram, então, encontradas as dez balsas restantes, nas quais havia apenas oito sobreviventes. O último sobrevivente foi encontrado nove dias após o acidente, sozinho na última balsa. Este devia sua vida às chuvas que, finalmente, caíram quase que diariamente na região. Ele relatou que, após a saída do *Balfe* da cena de ação, sua balsa teve o maior número de baixas num só dia. Em desespero, vários náufragos lançaram-se ao mar.

O NAUFRÁGIO DO *INDIANÁPOLIS*, 26 DIAS DEPOIS

Podemos buscar alguns parâmetros de comparação no afundamento do cruzador USS *Indianápolis*, da Marinha dos Estados Unidos, no Oceano Pacífico, torpedeado por um submarino japonês em 30 de julho de 1945, apenas 26 dias depois do *Bahia*. Neste episódio, são encontrados diversos aspectos similares aos do naufrágio do *Bahia*, como o tempo de duração da sobrevivência no mar, as balsas salva-vidas utilizadas e a total falta de água doce para os náufragos. O fato é que estas tragédias, com suas semelhanças e peculiaridades, são as maiores nas histórias de cada Marinha, brasileira e norte-americana.

O *Indianápolis* encontrava-se operando no Oceano Pacífico, onde o conflito ainda levaria três semanas para terminar, em deslocamento entre as Ilhas de Guam e Leyte, quando foi torpedeado por um submarino japonês, logo após a zero hora de 30 de julho de 1945. Havia 1.199 homens a bordo, tendo 800 deles conseguido abandonar o navio. Este levou 12 minutos para emborcar e afundar, tendo sua tripulação transmitido duas mensagens com pedido de socorro que, porém, não foram recebidas por qualquer navio, aeronave ou estação costeira. Era noite, mas o estado do mar era moderado e não dificultou o abandono do navio. Enquanto algumas balsas salva-vidas *Carley float* e redes com flutuadores eram

Figura 4 – O *Indianápolis*, 18 dias antes de seu afundamento. Observa-se, à frente da torre de canhões, quatro balsas *Carley float* e mais uma presa na lateral da torre. Fotografia: US Navy

lançadas no mar, a grande maioria dos náufragos contava apenas com seus coletes salva-vidas ou apoiava-se em destroços.

No *Indianápolis*, a maioria dos náufragos em nenhum momento dispôs de água doce para beber. Os que aguardaram por socorro nas balsas ou nas redes com flutuadores sofreram com a exposição ao sol e a desidratação e perderam, em média, 14% de seu peso corporal. Dos 800 que conseguiram abandonar o navio, 484 morreram antes de serem resgatados. Portanto, o percentual de mortes entre os que conseguiram abandonar o *Indianápolis* foi de 60%, acima da média de 40% para a situação correspondente no estudo apresentado, mas bem abaixo dos 86% do Bahia. Dois fatores contribuíram decisivamente para reduzir o número de perdas: a espera do socorro pelos náufragos do *Indianápolis*, 20 horas mais curta que a dos brasileiros, além da muito maior quantidade de meios empregados pelos americanos nas buscas e salvamento.

No caso do *Indianápolis*, sabe-se que os ataques de tubarões foram causadores de muitas baixas nos náufragos. O acidente também foi descoberto quase por acaso. Se para o *Bahia*, pela passagem de um mercante, no do *Indianápolis* foi por meio do sobrevôo de um avião anti-submarino. O piloto do avião observou uma mancha de óleo no mar e decidiu sobrevoar o local a baixa altura, tendo localizado cerca de 30 náufragos na água. Lançou uma balsa inflável na água, com um rádio transmissor, e alertou os navios na área. Cerca de quatro horas depois, um hidroavião de patrulha *Catalina* foi o primeiro a chegar à cena de ação, tendo pousado no mar e resgatado 56 homens que não estavam em balsas salva-vidas. Ainda naquela tarde, dez aviões sobrevoaram o local realizando buscas e lançando balsas infláveis aos náufragos avistados. Os primeiros navios e embarcações chegaram ao local somente à noite, tendo as ações de resgate prosseguido empregando-se potentes faróis de busca. As atividades SAR (Search and Rescue – Busca e Salvamento) duraram mais seis dias.

UM LEGADO, PARA QUE OUTROS POSSAM VIVER

Um excelente estudo, apresentado em 1956 por pesquisadores ingleses, liderados pelo professor R. A. McCance, que entrevistou sobreviventes de 448 naufrágios no período entre 1940 e 1944, a maioria de navios mercantes britânicos, relaciona algumas importantes conclusões:

- As maiores taxas de mortalidade ocorreram nas viagens de sobrevivência mais demoradas. Somente 2% dos que embarcaram numa balsa salva-vidas morreram se o resgate ocorreu em até dois dias. Mas 26% morreram quando ficaram à deriva por mais de 15 dias. Esta tendência foi mais marcante em regiões de águas frias.
- A realização de treinamentos freqüentes, mais práticos e com elevado grau de realismo, a adoção de meios mais eficientes de lançar as balsas ao mar e embarcar nelas, além da existência de proteção contra o sol, o vento e o frio poderiam ter salvado milhares de vidas.
- Nas viagens de sobrevivência de mais de três dias de duração, o consumo de água do mar fez com que a taxa de mortalidade subisse de menos de 4% para cerca de 40%. A conveniente provisão de água doce poderia ter prevenido tais perdas.
- Uma melhor visibilidade das balsas salva-vidas, além da inclusão de dispositivos de sinalização, teria encurtado um grande número de viagens de sobrevivência, reduzindo também as perdas de vidas.

Desde aquela época, a partir das lições aprendidas, especialistas em fisiologia e técnicos navais desenvolveram pesquisas visando a reduzir as ameaças aos náufragos. Os resultados foram coletes salva-vidas, roupas de imersão e balsas salva-vidas aperfeiçoadas. Hoje, as balsas salva-vidas são

fabricadas de acordo com normas da Organização Marítima Internacional (IMO) e testadas para suportarem as condições de mar aberto por tempo indefinido, proporcionando condições de sobrevivência para o número de pessoas de sua lotação.

De volta à questão apresentada no início deste trabalho, não resta dúvida de que a evolução dos equipamentos contribuiu para que homens, mulheres e crianças pudessem sobreviver, mesmo depois de ficarem meses à deriva. O casal Maurice e Maralyn Bailey sobreviveu 117 dias numa balsa inflável, após seu veleiro afundar no Oceano Pacífico, em 1973. Outro relato impressionante é o da família Robertson, cujos cinco componentes e um amigo resistiram 37 dias, após ter sua escuna afundada, no mesmo Pacífico, em 1972. O velejador solitário Steve Callahan naufragou no Atlântico em 1982 e suportou 76 dias de privações numa balsa inflável.

Com certeza, a sobrevivência dessas pessoas deve alguma coisa ao que se aprendeu, foi desenvolvido e disseminado a partir das perdas nas tripulações de navios como o *Bahia* e o *Indianápolis*. Há quem atribua a sobrevivência no mar a fatores como experiência, preparo, equipamentos e sorte. Com exceção do último, há muito o que se fazer nos demais aspectos. Para começar, pode-se adquirir experiência por meio da leitura dos envolventes relatos dos Robertson, dos Bailey e dos Callahan.

Com relação aos equipamentos, o desenvolvimento de recursos como o Sistema Marítimo Global de Socorro e Segurança (GMDSS) tem papel fundamental para a sobrevivência no mar. O conceito básico do GMDSS é alertar rapidamente os órgãos de busca e salvamento em terra, assim como navios nas proximidades de uma embarcação ou aeronave sinistrada, a fim de reduzir a um mínimo o tempo de atraso das operações SAR. Estima-se que, no período entre 1982 e 1996, tal sistema contribuiu para que 7 mil vidas fossem salvas no mar.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS>; Cruzador *Bahia*; Cruzador *Indianápolis*, Naufrágio; Salvamento; Sobrevivência;

BIBLIOGRAFIA

1. The Sinking of *USS Indianapolis*. Disponível em: www.history.navy.mil/faqs/faq30-1.htm. Acesso em 11 ago 2007.
2. BAILEY, Maurice e Maralyn. *117 Days Adrift*. Adlard Coles Nautical, London, 1974.
3. BRASIL. Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão. Manual CAAML-1212. *Sobrevivência no mar*. 1ª Ed. 2001.
4. _____. Serviço de Documentação da Marinha. *Subsídios para a História Marítima do Brasil*. O Soçobro do Cruzador Bahia, vol. VI, Rio de Janeiro, 1948.
5. CALLAHAN, Steven. *À deriva. Setenta e seis dias perdido no mar*. Rio de janeiro. Edições Marítimas, 1987.
6. DIAS, Lúcio Torres. "O trágico fim do Bahia: alguns aspectos pouco divulgados". *Revista Marítima Brasileira*. 2ºtrim.1998.
7. FONSECA, Maurílio Magalhães. *Arte Naval*. Serviço de Documentação da Marinha. 6ª Ed. 2002.
8. GOLDEN, Frank; TIPTON, Michael. *Essentials of Sea Survival*. Human Kinetics, 2002.
9. REZENDE, Celso. *Manual de sobrevivência no mar*. Rio de Janeiro: Ed Catau, 2ª Ed 1992.
10. ROBERTSON, Dougal. *Survive the Savage Sea*. Sheridan House. New York. 1994.

O VEÍCULO AÉREO NÃO TRIPULADO (VANT) E A SEGURANÇA DE VÔO*

RAFAEL NUNES **RAMOS**
Capitão-de-Corveta (Refº)

SUMÁRIO

O homem
O meio
A máquina
A interação segura
Legislação no Brasil
Conclusão

Podemos pensar que este assunto está fora de propósito e da nossa realidade, mas a Marinha do Brasil já opera uma espécie de Veículo Aéreo Não Tripulado (VANT) para alvo aéreo, o *Hárpia*, e as duas últimas edições da *Revista Passadiço* trouxeram reportagens sobre VANT. Atualmente, e num patamar tecnológico mais elevado, projetos visando ao desenvolvimento de VANT autônomos são conduzidos pelo Centro Técnico Aeroespacial (CTA), Centro de Pesquisas Renato Archer (CenPRA), por algumas universidades e por empresas como a Aeromot e a Avibras.

O HOMEM

A presença de um piloto humano em uma aeronave acarreta numerosas desvantagens em termos de custo e peso, como as limitações da parte dianteira, consoles e sistemas de apoio. O piloto também restringe a manobrabilidade da aeronave por causa dos limites fisiológicos no que diz respeito à tolerância à força gravitacional (G). Remover o piloto, contudo, dá origem a uma liberdade de desenho "fora do comum" que pode produzir uma aeronave menor, mais eficiente, leve e de preço mais acessível. Um VANT

* Publicado na *Revista da Aviação Naval* – Ano 38 – nº 68, novembro/2007, págs. 6-8.

não precisa de piloto porque pilotá-lo não exige habilidade para operar. Entretanto, os especialistas argumentam que o candidato ideal para o comando remoto seria um engenheiro com algum fundamento de pilotagem e experiência com jogos de simulador de vôo em computadores domésticos.

O custo e a duração do treinamento de operadores de VANT são substancialmente menores do que os dos pilotos de aeronaves tripuladas.

Alvo aéreo *Hárpia* operado pela Marinha do Brasil

Tipo	Custo médio de formação	Tempo de treinamento
Piloto de Combate	US$ 900.000,00	Anos
Piloto de VANT	US$ 5.500,00	Meses

Obs: Economia em um esquadrão de 15 pilotos = US$ 13.417.500,00

O MEIO

Os seres humanos desenvolveram a tecnologia para servir às funções humanas. Essencialmente, ela é o escravo nessa hierarquia. Em uma capacidade linear, a tecnologia tem revelado algum êxito como capacidade de raciocínio, em aplicações como o xadrez. O xadrez, contudo, é raciocínio linear bidimensional; voar não é. Como afirma a Lei de Murphy, "pilotos profissionais são previsíveis, mas o mundo está cheio de amadores", modo humorístico de identificar este ambiente como pen-

Operado pelo USS *Carl Vinson* RQ-1 *Predator*

Northrop Grumman RQ-4 *Global Hawk*

samento não-linear. O raciocínio não-linear em um ambiente fluido, dinâmico, é domínio apenas da mente humana. Como tal, a tecnologia permanece secundária à capacidade humana de raciocinar e é vulnerável aos mesmos princípios de raciocínio.

Os defensores dos VANT rapidamente apontam que, uma vez que eles têm um ser humano no circuito, retêm a vantagem. Existe, contudo, uma diferença significativa entre ter um ser humano no circuito e ter um a bordo. A diferença primordial está na habilidade de transmitir informação ao ser humano para processamento. Os VANT simplesmente não têm a capacidade de absorver, processar e transmitir a mesma quantidade de dados que um piloto, que mantém um alerta situacional de 360°.

A MÁQUINA

Esses veículos de dimensões reduzidas, com uma ampla capacidade operacional e de baixo custo, têm um mercado em grande expansão e de elevada utilidade. Esses aparelhos permitirão um aumento da eficácia operacional e eficiência econômica em áreas como a patrulha marítima, patrulha de fronteira, vigilância de portos, busca e salvamento, mapeamento, pesquisa, fotografia aérea, prevenção de incêndios, vigilância policial, coleta de informação digital com aplicação à agricultura. A expansão das áreas de missão, que poderia ser enfrentada, no futuro, pela tecnologia dos VANT, só tem limites em nossa imaginação.

Eles têm condições de ampliar a capacidade de um navio pouco sofisticado, tornando-o altamente eficaz na pesquisa de informação e vigilância de áreas extensas, fazendo com que obtenham, dessa forma, uma atuação mais inteligente e dirigida desses meios, com os conseqüentes benefícios operacionais e econômicos.

Quando o programa do "Joint Strike Fighter" (Caça de Ataque Combinado) anunciou o vencedor, foram exaltadas as virtudes do F-35 e que, devido ao sucesso dos veículos aéreos não tripulados, eles poderiam ser os últimos caças tripulados produzidos para as Forças Armadas dos Estados Unidos.

A tecnologia de VANT está amadurecendo rapidamente e, como acontece com a maior parte dos novos sistemas de armas, continuará a progredir conforme o fi-

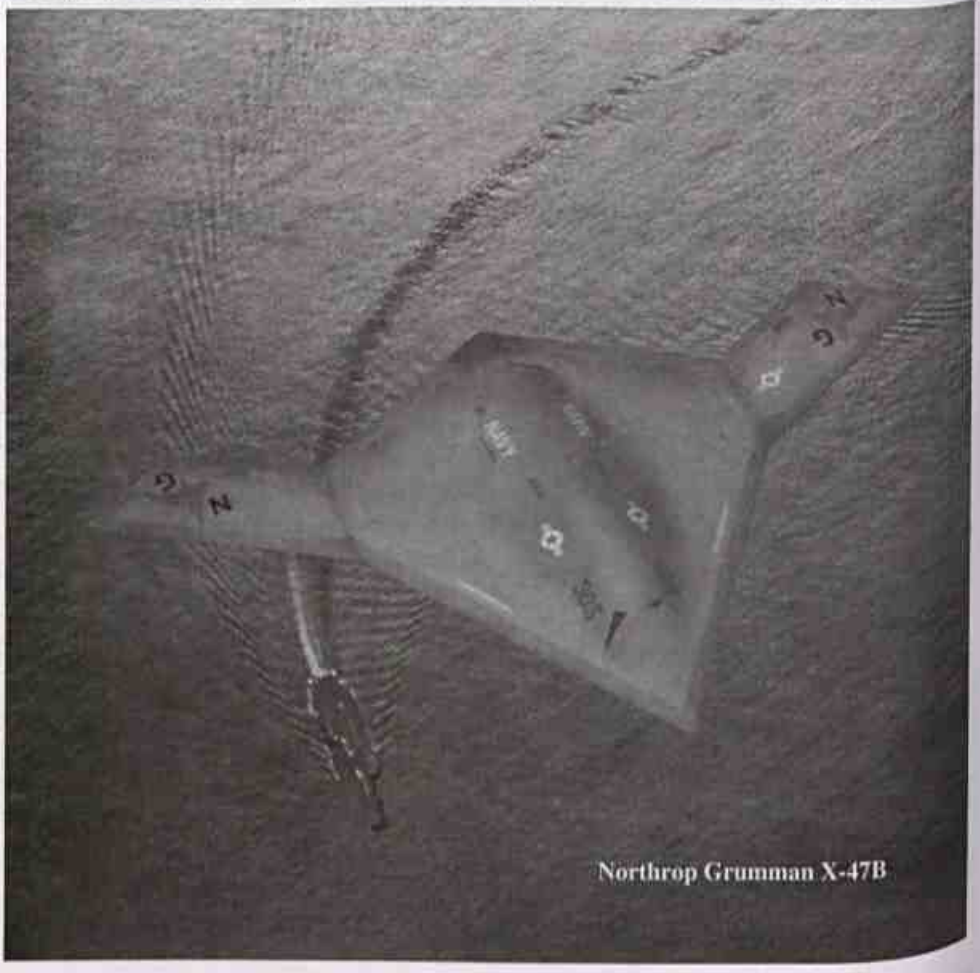
nanciamento permitir. Comparar a evolução dos VANT com a dos aviões pode ser instrutivo. Inicialmente, os aviões eram limitados a papéis de escolta e patrulha. Logo depois, alguns pilotos criativos dispararam pistolas e lançaram granadas. Como aquelas aeronaves do começo, os VANT são uma tecnologia nova que uma doutrina atual está tentando refinar, à medida que a tecnologia se torna mais evoluída.

A INTERAÇÃO SEGURA

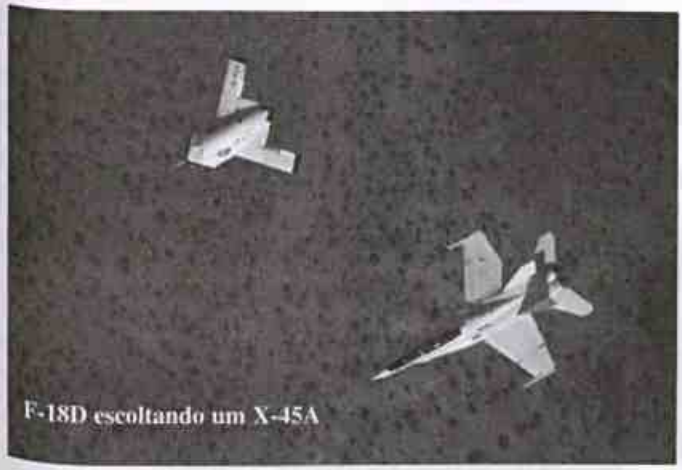
Descontando as perdas materiais, é óbvio que o risco restringe-se às outras aeronaves tripuladas e ao pessoal que está no solo.

Atualmente, nos Estados Unidos da América, país mais desenvolvido neste tipo de aeronave, para voar com um VANT no espaço aéreo regular, é necessário preencher um plano de vôo bem detalhado com a trajetória do vôo, tipo de *link* de controle, procedimentos em caso de perda de *link* e outros itens. Somente após análise minuciosa, que pode levar até 30 dias, será autorizado o vôo. Essas restrições fazem com que atualmente ocorram somente dez vôos, em média, por ano, não contabilizando os vôos em áreas restritas e as missões militares.

O governo americano (Pentágono e Nasa), associado com algumas empresas (Lockheed-Martin, Northrop Grumman e



Northrop Grumman X-47B


F-18D escoltando um X-45A

uma Comissão de Coordenação Nacional do Programa VANT.

A Agência Nacional da Aviação Civil (Anac) está elaborando um novo Regulamento Brasileiro para Homologação Aeronáutica específico. Será o RBHA 100.

Vários atributos do VANT serão requeridos para garantir a sua certificação. Um deles é o método que o VANT integrará o sistema de tráfego aéreo com segurança. Isto irá requerer do operador do VANT responder prontamente aos comandos vindos do controlador de tráfego aéreo. Tipicamente, mudanças de rumo, altitude e velocidade serão necessárias para evitar outras aeronaves. Outro sistema necessário será o que permita reprogramar o plano de vôo, caso ocorra um imprevisto e seja necessário desviar da rota previamente planejada. Inerente ao sistema citado anteriormente será o de controle dos equipamentos e das funções do veículo, controle este capaz de detectar qualquer situação ou condição anormal. Um terceiro atributo é o sistema anticolisão que permita ao VANT detectar outras aeronaves e manobrar com segurança. Em suma, o VANT tem que atingir o

Boeing), quer afrouxar as restrições de vôo aos VANT para operação plena para os próximos cinco anos. O grupo espera que os VANT recebam autorização de vôo preenchendo o mesmo Plano de Vôo das aeronaves tripuladas e que assim se flexibilizem as missões.

A perspectiva de VANT dividirem aerovias com aviões de passageiros está causando sérias discussões.

Os fabricantes dizem que as condições atuais são mais restritas do que o necessário. Entretanto, o Pentágono admite que o VANT "Global Hawk" tem um índice de acidentes 50 vezes maior que o do caça pilotado F-16, mas está com um programa em curso para reduzir esses números à metade até 2009.

LEGISLAÇÃO NO BRASIL

No que tange à estruturação de uma política nacional para o setor, o Ministério da Defesa estabeleceu suas diretrizes por meio da Portaria Nº 606/MD de 11/6/2004, publicada no Diário Oficial da União Nº 112, em 14/6/2004. Atualmente, o Ministério da Defesa e o Ministério da Ciência e Tecnologia trabalham na criação de

Bell *Eagle Eye* com tecnologia Tilt-Rotor

X-47B preparando para a catapultagem

propósitos específicos, eles são grandemente promissores. A idéia de que os VANT poderiam substituir totalmente os seres humanos no futuro soa como novela de ficção científica.

A operação plena dos VANT no mundo é algo impossível de ser contido. Essas aeronaves sem piloto estão chegando, e nós temos de estar preparados para dividir o espaço aéreo com elas!

mesmo nível de segurança de uma aeronave tripulada. Um significativo trabalho em sofisticação dos sistemas, confiança na aeronave e desenvolvimento de regras específicas será necessário para conseguir isso.

X-47B pousando em um Navio-Aeródromo

CONCLUSÃO

Mesmo com tudo isso, precisamos ser cuidadosos a respeito de ter demasiada fé em veículos não tripulados. Para missões e

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS> / Veículo aéreo não tripulado; Aviação; Ciência e Tecnologia na Marinha; Segurança;

MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA E TRANSPORTE DE ÁGUA DE LASTRO: O PAPEL DOS NAVIOS PORTA-CONTÊINERES NO PORTO DO RIO DE JANEIRO

MARIA CECÍLIA TRINDADE DE CASTRO
Capitão-Tenente (T)*
THEREZA CRISTINA DE ALMEIDA ROSSO
Engenheira Civil**
FLAVIO DA COSTA FERNANDES
Biólogo***

SUMÁRIO

Resumo
Introdução
Objetivo
Caracterização da área de estudo
Situação do porto do Rio em relação aos demais portos do País
Material e métodos
Resultados e discussão
Anexo – Formulário

RESUMO

O Porto do Rio de Janeiro é o segundo maior do estado de mesmo nome em movimentação de carga e o primeiro em número de atracações. A natureza predominante da carga movimentada é a carga geral; e os navios mais comuns, os porta-contêineres e tanques. A partir dos formulários de água de lastro recebidos pela Capitania dos Portos do Rio de Janeiro durante o período entre outubro de 2005 e dezembro de 2006, foi feita uma análise dos principais tipos de navios que operam no

* Oceanógrafa, mestranda em Engenharia Ambiental, assessora da Gerência de Meio Ambiente da Diretoria de Portos e Costas (DPC/MB).
** Professora doutora da Universidade do Rio de Janeiro (Uerj), membro da Associação Brasileira de Recursos Hídricos (ABRH).
*** Doutor em Oceanografia Biológica, pesquisador titular e chefe da Divisão de Biologia do Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira (MB).

porto do Rio a fim de estudar a contribuição destes na movimentação de água de lastro neste porto, já que a água de lastro é apontada como um vetor importantíssimo na introdução de espécies exóticas, sendo, ao mesmo tempo, essencial para a manutenção da estabilidade e segurança da embarcação. Em função do grande número de navios porta-contêineres, objetivou-se focar o estudo nesse tipo de navio, já que dos 660 formulários de água de lastro analisados, quase 40% do total eram de navios porta-contêineres (259 atracações). Desses, 104 relataram algum tipo de movimentação do lastro, sendo que em 102 atracações (39,4%) foi informada a troca oceânica do lastro, enquanto que apenas cinco informaram deslastro no porto.

INTRODUÇÃO

A água de lastro é essencial para a manutenção da estabilidade e segurança das embarcações. É geralmente tomada a bordo quando o navio está descarregando e deslastrada quando o navio carrega a mercadoria. Antigamente, utilizavam-se como lastro materiais sólidos como pedras ou sacos de areia; no entanto, devido à praticidade, viabilidade e disponibilidade para uso, passou-se a utilizar a água como lastro na era moderna. Se por um lado representou um avanço para a garantia da estabilidade dos navios, por outro lado possibilitou a transferência de organismos de um ambiente para outro, podendo representar uma ameaça à biodiversidade dos ecossistemas aquáticos.

Considerando que o comércio internacional é realizado atualmente de preferência pela via marítima, e em função das inovações tecnológicas aliadas ao interesse comercial, tornando os navios mais rápidos e maiores, a água de lastro tem sido apontada como um vetor importantíssimo na introdução de espécies exóticas ao redor do mundo.

Muitas espécies de animais e plantas podem sobreviver na água de lastro e sedimentos nela contidos. Quando um navio chega a um porto e descarrega seu lastro, significa que potencialmente poderá introduzir uma nova espécie aquática, oriunda de outro ambiente, podendo ser ela exótica e/ou patogênica e sendo, dessa forma, uma ameaça potencial ao equilíbrio ecológico reinante no ambiente até aquele momento.

O potencial da descarga de água de lastro causar dano a um determinado ecossistema é reconhecido pela Organização Marítima Internacional (IMO), considerando que aproximadamente 15% das espécies não nativas são conhecidas por causar perturbações com significativo impacto ecológico e ou econômico (OTA, 1993 *apud* RUIZ *et al.*, 1997). Além disso, a Organização Mundial de Saúde (OMS) já manifestou preocupação no que diz respeito ao papel da água de lastro como um meio de dispersão de bactérias causadoras de doenças epidêmicas (ICS & INTERTANKO, 2000).

Apesar da importância relativa dos diferentes mecanismos de dispersão, o movimento global da água de lastro parece ser o maior vetor de transferência de espécies não nativas, e pode-se dizer que muitas invasões resultaram dessa transferência (RUIZ *et al.*, 1997). Estima-se que 10 bilhões de toneladas de água de lastro sejam transferidas anualmente e cerca de 3 mil espécies de plantas e animais sejam transportadas por dia em todo o mundo (CARLTON & GELLER, 1993). Além disso, um volume similar pode ainda ser transferido domesticamente dentro dos próprios países, principalmente nos de dimensões continentais, como é o caso do Brasil.

Embora pareça comum afirmar que a navegação comercial é o vetor principal para o aumento da densidade e diversidade de or-

ganismos exóticos perto das áreas portuárias, o estudo realizado por COHEN *et al.* (2005), nas baías e portos californianos, comparando a abundância de espécies nas áreas portuárias e não portuárias, encontrou que os números e proporções de espécies exóticas nas áreas portuárias não eram significantemente maiores que nas áreas não portuárias, já que existiriam outros fatores que influenciariam essa relação, o que não significaria dizer que os portos não são importantes ou não atuam como a entrada principal de organismos exóticos no meio aquático. Além disso, para entender se uma espécie será bem ou malsucedida fora do seu ambiente original é necessário haver o estabelecimento de uma metodologia padrão para a investigação dos efeitos ocasionados pelas espécies (THIELTGES *et al.*, 2006) e, também, o estabelecimento do estágio de introdução, se as espécies foram apenas introduzidas em um ambiente novo, se estão estabelecidas e se estão disseminadas (JESCHKE & STRAYER, 2005). Na verdade, se uma espécie não nativa será bem-sucedida, isso ocorrerá em função de uma série de fatores tanto intrínsecos a ela quanto relacionados ao novo meio. Alguns autores – WILLIAMSON (1996), DAVIS *et al.* (2000), CHASE & KNIGHT (2006) – enumeram condições para o entendimento dos fatores que possibilitarão a invasão bem-sucedida de uma espécie em um novo ambiente.

As espécies invasoras que são transportadas pelos navios e espalhadas pela água de lastro, em sua maioria, morrem durante a viagem em função das alterações de temperatura, da redução da concentração do oxigênio dissolvido e da falta de alimento (MIMURA *et al.*, 2006). Existem espécies que apresentam técnicas de sobrevivência, formando cistos durante as viagens e tornando-se novamente ativas quando descarregadas no novo ambiente. Pesquisadores australianos realizaram estudos em 18 portos australianos e verificaram a presença de cistos de dinoflagelados nos sedimentos de 50% das amostras. Das 53 espécies de cistos identificadas, 20 foram germinadas com sucesso em laboratório, algumas das quais produzindo culturas tóxicas, passíveis de contaminar moluscos e gerar sérias ameaças à saúde humana e a aqüicultura (HALLEGRAEFF & BOLCH, 1992).

Em função do surgimento da demanda de ações de âmbito internacional ligadas diretamente à segurança da navegação e à preservação do meio ambiente marinho, vários estudos e esforços foram realizados no sentido de se obterem soluções para o problema. Inicialmente, foram adotadas pela IMO duas Resoluções de Assembléia, resoluções A.774(18) de 1993 e A.868(20) de 1997, com a finalidade de tratar da transferência de organismos aquáticos nocivos e agentes patogênicos por meio da água de lastro.

Em 13 de fevereiro de 2004 foi adotada a Convenção Internacional sobre Gestão da Água de Lastro e Sedimentos de Navios. Essa convenção apresenta exigências com vistas a regular e controlar a gestão da água de lastro de modo a minimizar as ameaças ao meio ambiente, à saúde pública, às propriedades. Os custos financeiros decorrentes da transferência de organismos aquáticos vivos ao redor do mundo na água de lastro e nos sedimentos dos navios também foram observados. Esta convenção ainda não se encontra em vigor. Sua regulamentação efetiva somente ocorrerá 12 meses após a data em que pelo menos 30 países, cujas frotas mercantes combinadas constituam pelo menos 35% da arqueação bruta da frota mercante mundial, tenham assinado a mesma sem reservas no que tange à ratificação. O Brasil assinou esta convenção em 25 de janeiro de 2005; no entanto, esta assinatura está sujeita a ratificação após a aprovação pelo Congresso Nacional, não sendo o País considerado ainda parte contratante da mesma.

É importante então pensar no estabelecimento de políticas eficazes de contenção dessa invasão silenciosa que já causou e causa muitos prejuízos econômicos, ecológicos e também de saúde pública no mundo todo, além do desenvolvimento de sistemas de tratamento que atinjam os padrões biológicos determinados na regra D-2 da Convenção Internacional, sendo estes viáveis em termos de tecnologia, operação e custo, e que não gerem riscos à segurança da tripulação e da embarcação.

A entrada em vigor da Convenção Internacional é também um fator muito importante para que todos os países convirjam seus objetivos e adotem posturas similares diante do problema, a fim de se evitar não apenas a introdução de espécies exóticas, mas também a geração de mais transtornos para os navios, no que diz respeito às exigências de procedimentos operacionais e burocráticos diferenciados nos portos do mundo todo.

OBJETIVO

O presente trabalho tem como objetivo analisar a movimentação de lastro de navios porta-contêineres, no porto do Rio de Janeiro, a partir da análise dos Formulários para Informações Relativas à Água Utilizada como Lastro, doravante chamado de Formulário. Os Formulários foram entregues à Capitania dos Portos do Rio de Janeiro (CPRJ) no período compreendido entre 15 de outubro de 2005, quando o seu envio passou a ser obrigatório de acordo com a Norma da Autoridade Marítima nº 20 – Normam-20 –, que versa sobre o gerenciamento da água de lastro de navios, até dezembro de 2006. Apesar dos porta-contêineres serem notórios por não movimentarem grandes quantidades de lastro, em função do grande número de navios desse tipo que estiveram no porto no período, objetivou-se focar o estudo no mesmo, já que dos 660 Formulários de água de lastro analisados, quase 40% do total eram de navios porta-contêineres (259 atracações).

CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

O porto do Rio de Janeiro localiza-se na costa oeste da Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro, RJ. A Baía de Guanabara é a segunda maior baía costeira do Brasil e está localizada entre as latitudes 22°40' e 23°05'S e as longitudes 043°00' e 043°20'W, com área total de aproximadamente 390km², da qual 50km² são constituídos por ilhas. A baía mede 28km no sentido leste-oeste e 30km no sentido norte-sul, seu perímetro é de 131km, sendo sua profundidade na entrada de 17m (JICA, 2003). A figura 1 apresenta a batimetria da baía.

As salinidades e temperaturas da baía são consideradas elevadas, com valores médios aproximados de 30 psu e 25°C, respectivamente. Como esperado, a salinidade decresce horizontalmente do oceano para o interior da baía, variando de 31,8 para 21 na superfície e de 34,59 para 26,1 no fundo, em resposta à descarga de água doce. Ao mesmo tempo, a temperatura cresce no mesmo sentido de 24,6°C para 26,5°C na superfície e de 21,4°C para 25,5°C próximo ao fundo (KJERFVE *et al.*, 1997).

É fato notório que os atuais níveis de poluição da Baía de Guanabara são decorrentes de um processo de degradação que se intensificou, principalmente, nas décadas de 1950-1960, com o elevado crescimento urbano verificado, especialmente, na Região Sudeste do Brasil (FEEMA[1], 2000). A bacia hidrográfica da baía engloba 16 municípios,

1 Fundação Estadual de Engenharia de Meio Ambiente.

sendo nove deles de forma integral (Rio de Janeiro, São João de Meriti, Belford Roxo, Duque de Caxias, Magé, Guapimirim, Itaboraí, São Gonçalo e Niterói). Só a população do município do Rio de Janeiro corresponde a 55% do total dos 16 municípios.

A baía abriga também duas bases navais, estaleiros que estão sendo revitalizados pelo programa de financiamento do Governo brasileiro para a retomada da construção naval no país, refinarias e um grande número de embarcações de transporte, recreativas e de

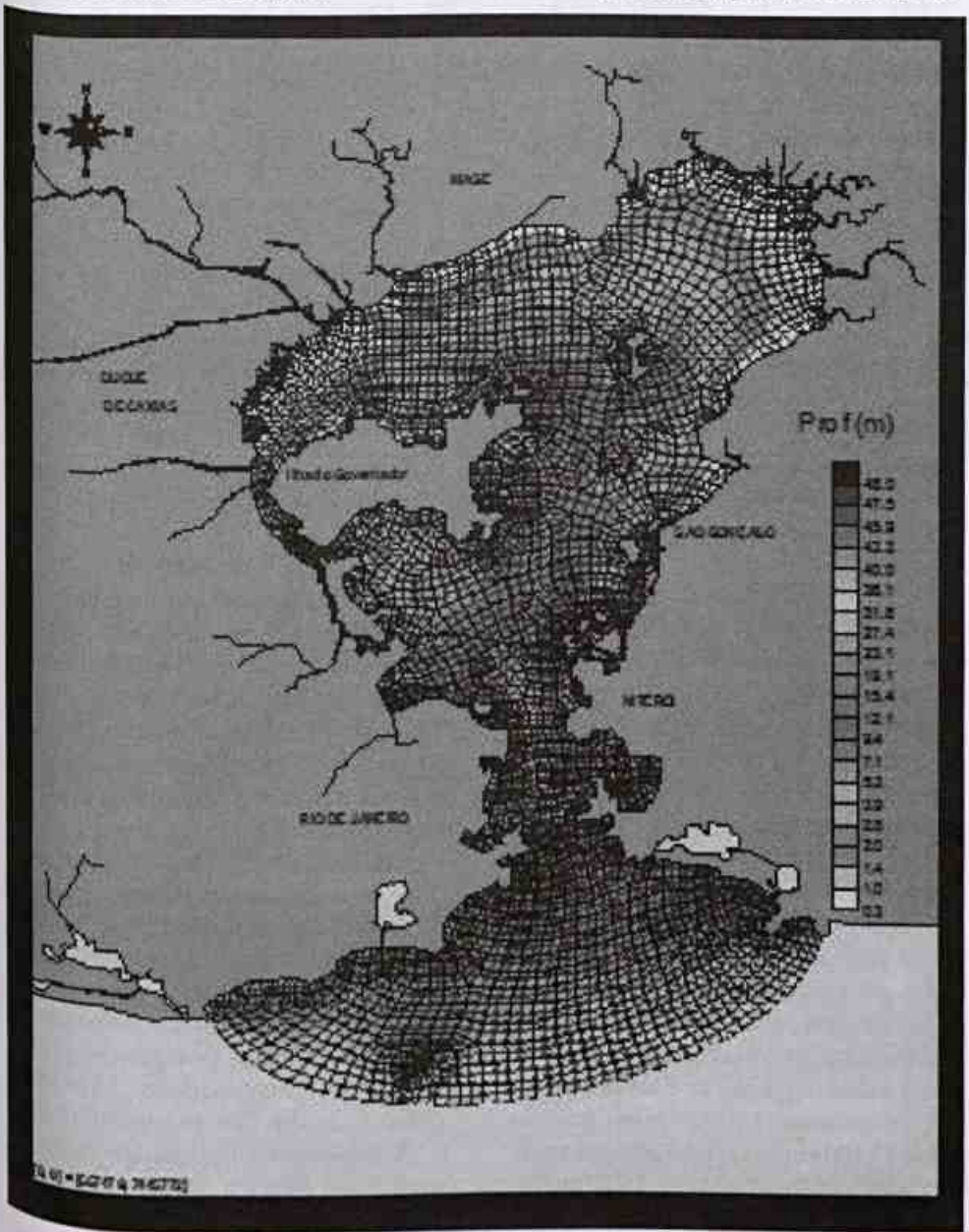


Figura 1: Batimetria da Baía de Guanabara (Fonte: CAVALCANTE & MALUF, 2006)

pesca, além de abrigar importantes terminais privativos cuja principal movimentação é de granel líquido. No ano de 2006, foram movimentadas pela Petrobras em seus terminais 7.733.920 toneladas de petróleo e derivados (DIFISC/SUPRIO – CDRJ[2]).

Toda essa atividade econômica ao redor e na própria baía gera problemas de poluição, sendo um dos mais evidentes a poluição por óleo. Segundo MENDONÇA FILHO *et al.* (2003), após detalhado levantamento realizado, estimou-se que é lançada na Baía de Guanabara uma quantidade de 9,5 t por dia de óleo, há cerca de 20 anos, proveniente de duas refinarias de petróleo (Refinaria Duque de Caxias – Reduc – e Manguinhos), dois portos comerciais (Rio de Janeiro e Niterói), 15 terminais de petróleo, além da contribuição de outras indústrias e de mais de 200 postos de serviço. As indústrias ao redor da baía chegam a 6 mil, com mais de 6 mil outras indústrias na bacia de drenagem (KJERFVE *et al.*, 1997).

A qualidade de água da baía está comprometida. Apesar disso, a partir dos critérios de concentração de poluentes da Resolução Conama nº 20 de 1986, revogada pela Resolução Conama nº 357 de 2005, que dispõe sobre a classificação dos corpos de água, a Baía de Guanabara tem a maior parte das suas águas classificada para atividades de impacto humano secundário como a navegação, a pesca recreativa etc. (KJERFVE *et.*, 1997).

As instalações do porto do Rio de Janeiro são compostas por 6.740m de cais contínuo e um píer de 883 metros de perímetro, contendo ainda dez armazéns externos, no total de 65.367 m² e oito pátios cobertos, somando 11.027 m² com capacidade de 13.100 toneladas para armazenagem. A sua bacia de evolução é de 1.150 metros de largura e varia de 10 a 37 metros de profundidade. Entre as principais cargas movimentadas, se incluem: carga geral em contêiner, produtos siderúrgicos, veículos, petróleo e derivados. Contém, ainda, os seguintes terminais de uso privativo: Terminal Marítimo da Baía de Guanabara, Torgua (combustíveis), nas ilhas d'Água e Redonda; Esso (produtos químicos), da Exxon Química Ltda., na Ilha do Governador; Shell (combustíveis), da Shell do Brasil S.A., na Ilha do Governador; e Manguinhos (combustíveis), da Refinaria de Manguinhos, na Baía de Guanabara (CDRJ - www.portosrio.gov.br). A figura 2a apresenta uma vista do porto; a 2b, sua localização dentro da Baía de Guanabara, respectivamente. A figura 3 apresenta um esquema das instalações do porto.

Situação do porto do Rio de Janeiro em relação aos demais portos do país

O porto do Rio de Janeiro é o segundo maior do estado de mesmo nome em movimentação de carga e o primeiro no que diz respeito ao número de atracações. Segundo dados da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), administradora do porto, no ano de 2004 foram registradas 1.697 atracações; em 2005 ocorreram 1682; e em 2006, 1634 atracações.

Apesar da queda no número de atracações ao longo dos três anos apresentados, sob o aspecto econômico, considerado certamente um dos fatores mais importante para a administração portuária, observa-se um aumento na movimentação de carga no cais, com os seguintes valores obtidos no mesmo período: 7.499.049 t (2004), 8.229.485 t (2005) e 8.512.395 t (2006).

A natureza predominante da carga movimentada no porto é a chamada carga geral,

2 Divisão de Fiscalização da Superintendência do Porto do Rio – Companhia Docas do Rio de Janeiro.

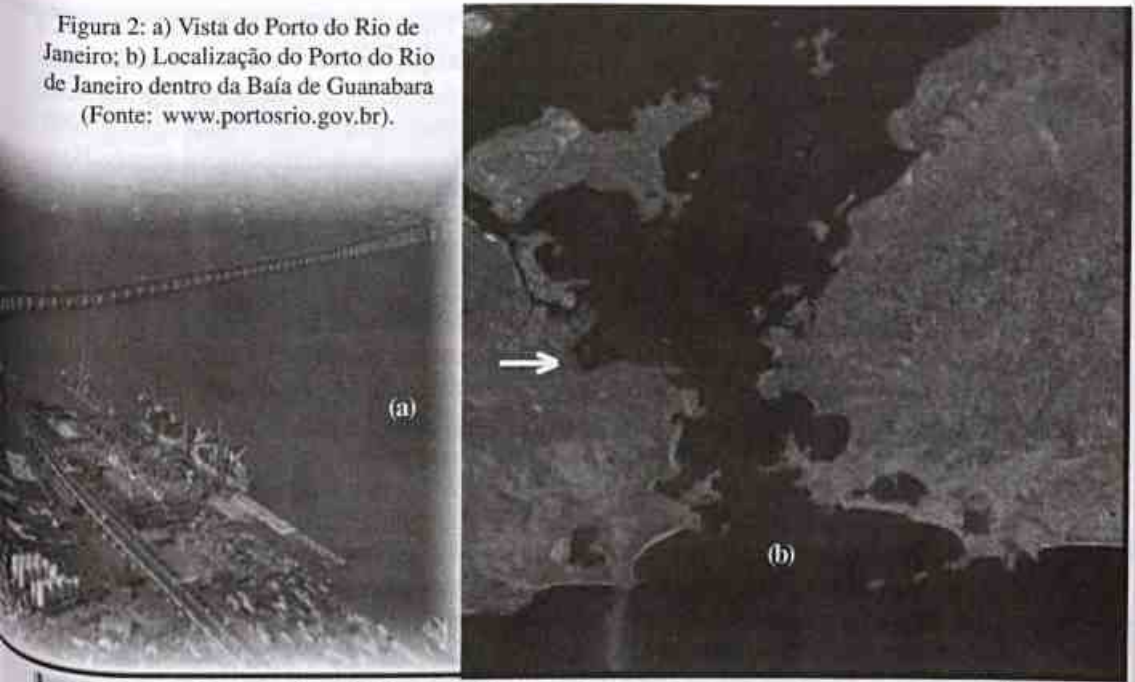


Figura 2: a) Vista do Porto do Rio de Janeiro; b) Localização do Porto do Rio de Janeiro dentro da Baía de Guanabara (Fonte: www.portosrio.gov.br).

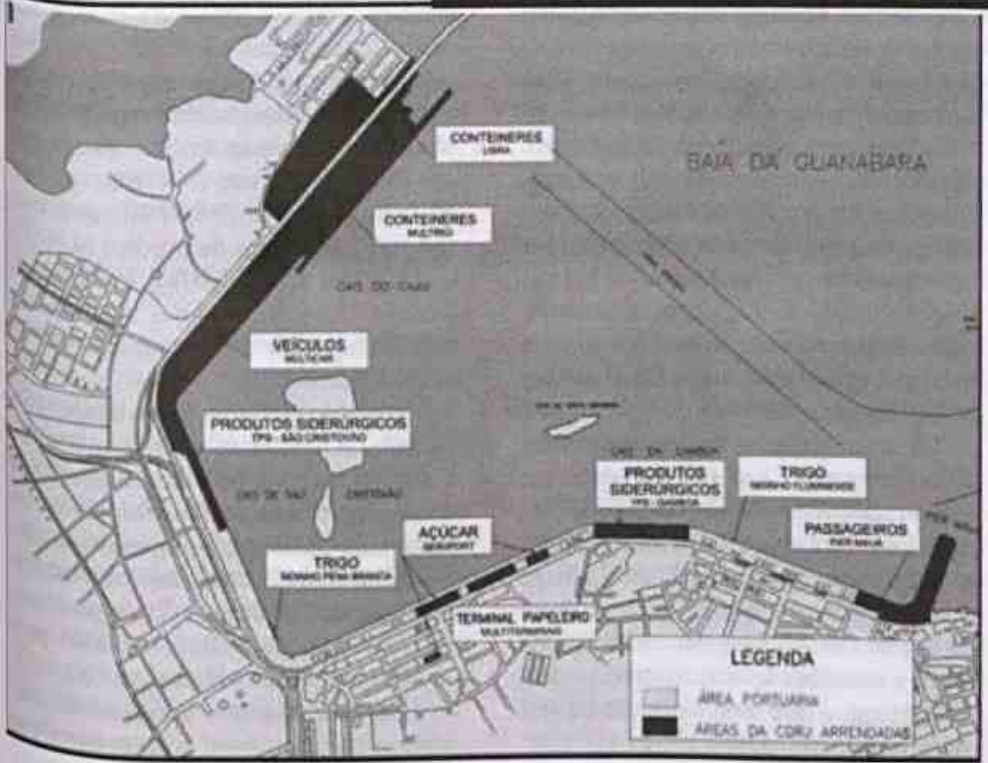


Figura 3: Esquema das instalações do Porto do Rio de Janeiro.
(Fonte: Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias)

modular ou não (automóveis, produtos siderúrgicos, papel e outros), geralmente transportada em navios porta-contêineres, de carga geral e *roll-on roll-off* no caso de cargas rolantes, como, por exemplo, os automóveis.

Outro ponto importante diz respeito à movimentação de passageiros. Nesse sentido, vale observar que a cidade do Rio de Janeiro é uma das 15 cidades mais procuradas do mundo e o segundo destino mais visitado pelos turistas que vêm ao Brasil (http://www.abeoc.org.br/rj). O número total de passageiros desembarcando e/ou em trânsito pela cidade tem crescido, passando de 81.818 na temporada 2002/2003 para 193.011 na temporada 2005/2006, número esse referente aos meses de outubro de 2005 a abril de 2006, com 109 atracações no período (DIFISC/SUPRIO – CDRJ).

Quando comparada à movimentação de carga no cais, a posição do porto do Rio, em termos de Brasil, é menos representativa. O porto do Rio é focado na movimentação de carga geral e em granéis líquidos (movimentados basicamente nos terminais privativos). Considerando-se apenas os portos organizados, em 2005 o Rio de Janeiro ficou na sétima posição quanto à movimentação por natureza da carga, considerando-se granéis sólidos, líquidos e carga geral. Quando se compara a movimentação total nos portos e terminais, o porto passa a ser o 12º no ranking de desempenho (ANTAQ[3]).

Tal desempenho se manteve no ano de 2006. No entanto, é importante observar que quando se considera a natureza principal da carga movimentada no Rio de Janeiro, a carga geral, onde estão os contêineres, a carga de maior valor agregado, a posição do porto do Rio no cenário nacional, considerando portos e terminais de uso privativo, passa a ser a quinta, o que seria a posição de real importância (ANTAQ).

Em relação ao desempenho nacional, a Antaq aponta um crescimento médio anual de 6,04% na movimentação portuária, no período compreendido entre 2001 e 2005. Para este mesmo período, os granéis líquidos apresentaram uma redução na sua movimentação devido ao aumento da produção interna de petróleo e seus derivados, enquanto que a movimentação de contêineres, em toneladas, apresentou um crescimento médio de 18,16% ao ano (figura 4). O aumento na movimentação de contêineres foi também verificado no porto do Rio, passando de 2.695.147 t em 2001 para 3.690.428 t em 2005, chegando a 3.926.471 t em 2006 (CDRJ).

A movimentação total de cargas nos portos/terminais brasileiros em 2005 foi de 649.418.781 toneladas, distribuídas da seguinte forma: 63,91% do total foi movimentado nos terminais privados e 36,09% nos portos organizados (www.antaq.gov.br).

Vale ainda mencionar que os produtos que mais foram movimentados em 2005, responsáveis por cerca de 70% das cargas movimentadas, foram (ANTAQ, *op. cit*): minério de ferro (35,83%), petróleo (12,19%), derivados de petróleo (9,98%), soja (4,37%), açúcar (2,31%), adubos/fertilizantes (2,16%), produtos siderúrgicos (1,63%), trigo (0,96%), farelo de soja (0,87%) e milho (0,20%).

Com relação ao tipo de navegação empregada, o longo curso continua sendo o maior responsável pela movimentação de carga, segundo as administradoras portuárias, cuja participação no resultado global foi de 72,84%, enquanto que a cabotagem apresentou diminuição da participação, passando de 23,91% em 2004 para 23,12% em 2005 (www.antaq.gov.br).

Conforme ressaltado nos relatórios e levantamentos da Antaq, pode-se dizer que

3 Agência Nacional de Transportes Aquaviários.

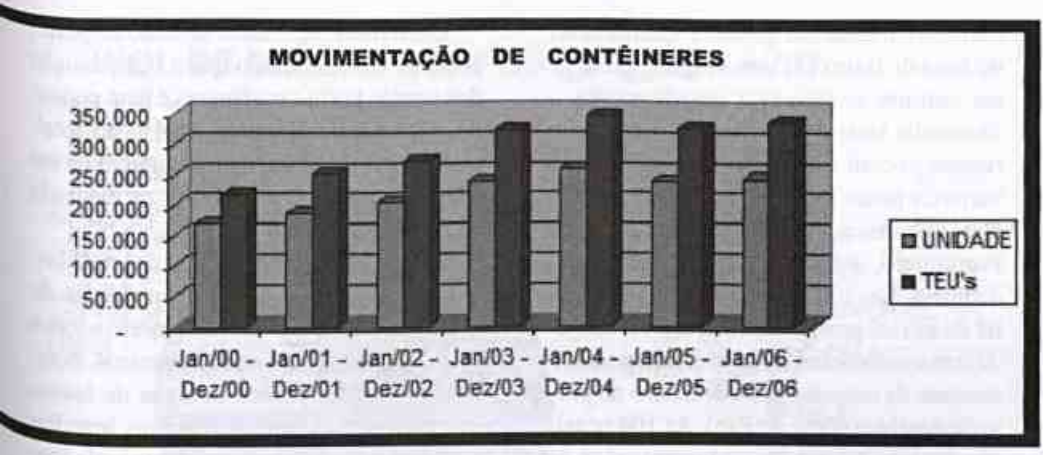


Figura 4: Movimentação de contêineres no porto do Rio (Fonte: DIVFISC/ SUPRIO, CDRJ)

houve um crescimento de 11,04% na exportação, enquanto que na importação ocorreu um decréscimo de 13,43%, entre os anos 2004 e 2005 (último período analisado). Em função disso, a exportação por via marítima passou de 78,57% em 2004 para 82,46% em 2005 (www.antaq.gov.br), o que reforça a utilização preferencial da via marítima no comércio exterior, já que o transporte marítimo internacional responde por cerca de 80% do comércio mundial (SILVA *et al.*, 2004).

MATERIAL E MÉTODOS

O estudo foi realizado a partir de 660 Formulários de Água de Lastro (Anexo A) disponibilizados pela CPRJ (anexos A e B da Normam-20), recolhidos entre 15 de outubro de 2005 e 31 de dezembro de 2006. O Formulário é uma variante do formulário constante da Resolução A.868(20) da Organização Marítima Internacional (IMO) "Diretrizes para o Controle e Gerenciamento da Água de Lastro dos Navios para minimizar a Transferência de Organismos Aquáticos Nocivos e Agentes Patogênicos", de 1997.

Com a entrada em vigor da Norma, o Formulário passou então a ser enviado para as Agências, Delegacias e Capitanias dos Portos, a fim de integrar o rol de documentos que os navios apresentam quando chegam aos portos brasileiros. O Grupo de Inspeção e Vistorias analisa então os Formulários para avaliar a necessidade de inspeção a bordo e verificar se a embarcação cumpriu o estabelecido na Normam no tocante à água de lastro. A partir desse material, foi criado um banco de dados no programa Access de onde os dados relacionados aos navios porta-contêineres foram extraídos e trabalhados em função do número de atracações.

Selecionaram-se então as atracações que movimentaram lastro, e estas foram subdivididas em três grupos: atracações com troca oceânica, atracações com troca oceânica e deslastro, atracações com deslastro, sem troca.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

No porto do Rio de Janeiro, verificou-se que dos 660 Formulários de água de lastro recebidos no período do estudo, 259 eram de navios porta-contêineres e 189 de navios-tanques (óleo, químicos e petroleiros). Os navios porta-contêineres, predominantes em número de atracações no porto, quase 40% do total, são conhecidos por

não movimentarem grandes quantidades de água de lastro em suas viagens, além de ser comum se observar nesses navios o chamado lastro permanente, que sofre remanejo com o objetivo de equilibrar os variados pesos a bordo (BARROS, 2002). Das 259 atracações, 104 relacionaram, no Formulário, algum tipo de movimentação do lastro. Em 102 atracações (39,4% do total de navios porta-contêineres), foi relatada a troca oceânica do lastro, independentemente da ocorrência de deslastro no porto de destino (porto do Rio). As 104 ocasiões em que ocorreram movimentações do lastro são representadas por 57 navios, cujos números de atracações variaram entre uma e oito vezes no período estudado.

Dos formulários que relataram a troca, apenas três relataram também o deslastro no porto do Rio e dois relataram o deslastro sem a troca, sendo que em uma oportunidade relacionou-se a troca de vários tanques (não deslastrados) e o deslastro de tanques cuja troca oceânica não fora realizada. Essa ocasião foi incluída em ambos os grupos (que realizaram troca e que fizeram deslastro no porto sem troca oceânica de lastro), mas somadas em uma única ocasião (já que faziam parte de uma mesma atracação). Dos que relataram a troca com ou sem deslastro no porto, 51 (50%) vinham de portos estrangeiros e 51 (50%) da cabotagem. Dentre os navios que relataram a troca com posterior deslastro, um vinha de porto internacional (Puerto Cabello – Venezuela), sendo a água originária da escala anterior em Port Elizabeth, e dois navios vinham de portos nacionais (Santos e Itajaí), cujos tanques haviam sido lastrados com água de diversas origens internacionais. E por último, daqueles que relataram deslastro sem troca, todos os dois tinham como o último porto da derrota o porto de Santos, com água tomada em Santos e um tanque com água de alto-mar.

Em termos de volume deixado no porto, pode-se concluir então que a contribuição dos navios porta-contêineres é bem pequena, representando apenas 1,4% do total, pouco mais de 12 mil metros cúbicos de um total de quase 900 mil, conforme ilustrado na figura a seguir.

Vale lembrar que a troca oceânica do lastro é uma das exigências constantes da Normam-20, de caráter obrigatório a todos os navios nacionais ou estrangeiros, dotados de tanques/porões de água de lastro, que utilizam os portos/terminais brasileiros (item 1.1 da Norma). Os navios de longo curso oriundos de portos internacionais devem cumprir as diretrizes gerais para a troca da água de lastro (item 2.3.3). Na cabotagem, existem situações específicas para a realização da troca do lastro quando as embarcações navegam entre portos fluviais de bacias fluviais diferentes (itens 3.3 e 3.4).

A partir da análise dos dados desse estudo, é possível comprovar que, apesar do grande número de visitas de navios porta-contêineres ao porto do Rio, o número de navios com movimento de lastro declarado é pequeno (o que é de se esperar, pelas características desse tipo de navio). Além disso, em função do grande número de navios vindos de portos nacionais (principalmente Santos, declarado como último porto de derrota em 130 atracações, 50% do total), parece ficar claro que o porto do Rio não é o primeiro porto nacional dos navios que vêm de viagens internacionais e se engajam na cabotagem, o que muitas vezes pode mascarar a origem da água de lastro que os navios carregam, já que o navio teria como último porto da derrota um porto nacional. No entanto, existe uma exigência prevista na Normam-20 de que todos os navios procedentes do exterior que tiverem necessidade de deslastrar em águas brasileiras devem trocar a totalidade

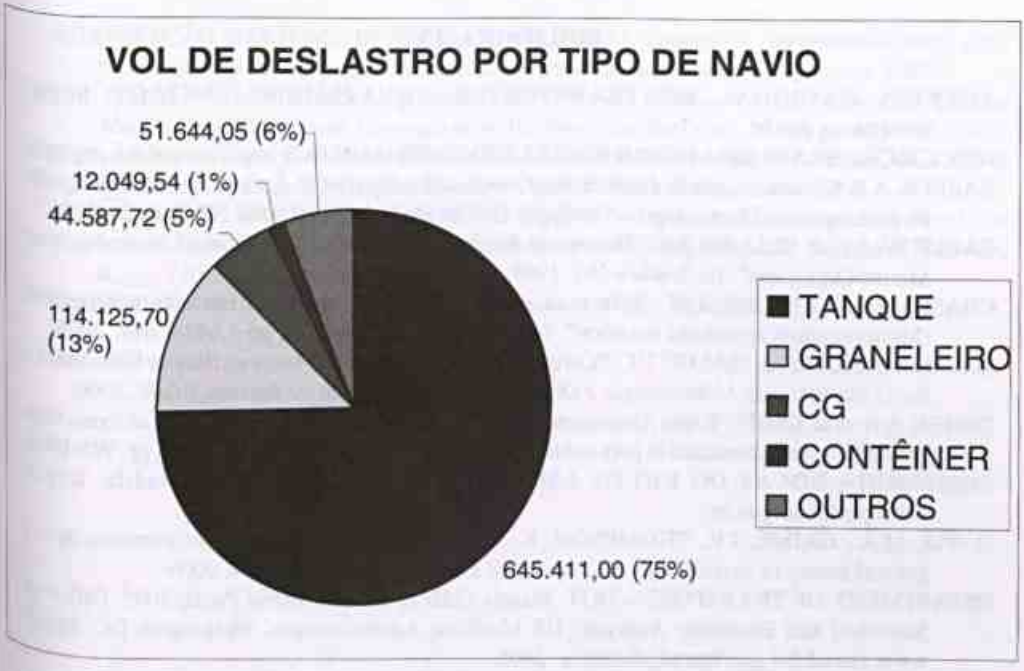


Figura 5. Contribuição dos principais tipos de navios em termos de volume deslastrado no porto do Rio no período estudado (em m^3)

de sua água de lastro em águas oceânicas, antes de chegar ao primeiro porto ou terminal brasileiro.

Como demonstra o estudo de NIIMI (2004), os navios porta-contêineres representam em torno de 15% da frota mundial, sendo 32% do total de visitas nos portos de todo o mundo, e 46% das visitas nos 25 principais portos. Por isso a necessidade de se estudar esse tipo de navio como um importante meio de introdução de espécies exóticas, já que, apesar de não descarregar grandes quantidades de lastro, representam parcela significativa da frota de navios e da movimentação portuária em escala global.

Em termos nacionais é possível, a partir dos dados expostos, ter uma noção do atual cenário da movimentação portuária e do que isso pode significar em termos de movimentação de água de lastro no Brasil, no caso específico desse estudo, no porto do Rio de Janeiro, por meio dos navios porta-contêineres. Além disso, ressalta-se que existiam 13.235 embarcações comerciais com mais de 10.000 toneladas de DWT (porte bruto) em atividade no mundo no ano 2000, sendo os navios cargueiros, tanques, graneleiros e porta-contêineres os mais comuns (DOT, 2002 *apud* NIIMI, 2004). Os vinte principais portos do mundo receberam 155.974 visitas no ano de 2005, o que equivale a quase 25% do total de visitas de todos os portos do mundo, sendo que 41% eram de navios porta-contêineres (DOT, 2005).

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<MEIO AMBIENTE> ; Água de lastro; Ecologia; Porto; Pesquisa; Legislação da Marinha Mercante; Política Internacional; Estudo do porto;

BIBLIOGRAFIA

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ): http://www.antaq.gov.br.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE EMPRESAS DE EVENTOS (ABEOC): http://www.abeoc.org.br/rj.

BARROS, A.F. *Caracterização do Porto de Rio Grande sob o Aspecto da Água de Lastro*. Monografia de graduação em Oceanologia – Fundação Universidade de Rio Grande (FURG). 2002.

CARLTON, J.T. & GELLER, J.B. "Ecological Roulette: The Global Transport of Nonindigenous Marine Organisms". In: *Science* 261. 1993.

CHASE, J.M. & KNIGHT, T.M. "Effects of eutrophication and snails on Eurasian watermilfoil (Myrioplhyllum spicatum) invasion". In: *Biological Invasions*, 8, pp 1.643-1.649. 2006.

CAVALCANTE, M.F. & MALUF, V.C. "Cartas Digitais de Corrente de Maré na Baía de Guanabara". In: *1º Workshop de Meteorologia e Oceanografia (CHM)*. Rio de Janeiro, Brasil. 2006.

COHEN, A.N. et al. (2005). "Rapid Assessment Survey for exotic organisms in southern California bays and harbors, and abundance in port and non-port areas". In: *Biological Invasions*, 7, pp. 995-1002.

COMPANHIA DOCAS DO RIO DE JANEIRO (CDRJ) – Autoridade Portuária: http://www.portosrio.gov.br.

DAVIS, M.A., GRIME, J.P., THOMPSON, K. "Fluctuating resources in plant communities: a general theory of invisibility". In: *Journal of Ecology*, 88, pp. 528-534. 2000 .

DEPARTMENT OF TRANSPORT – DOT. *Vessels Calls at US and World Ports, 2005*. Office of Statistical and Economic Analysis, US Maritime Administration, Washington DC. http://www.marad.dot.gov/marad_statistics. 2005.

DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS – DPC. *Norma da Autoridade Marítima para o Gerenciamento da Água de Lastro de Navios*. Rio de Janeiro, Brasil. 2005.

FUNDAÇÃO ESTADUAL DE ENGENHARIA DE MEIO AMBIENTE – FEEMA. *Avaliação de Tendência da Qualidade de Água da Baía de Guanabara, período 1980 a 1997*. 2000.

HALLEGRAEFF, G.M. & BOLCH, C.J. *Transport of diatom and dinoflagellate resting spores in ships' ballast water: implications for plankton biogeography and aquaculture*. In: *Journal of Plankton Research*, Vol. 14, N° 8, p. 1.067-1.084. 1992.

ICS & INTERTANKO. *Model for a ballast water management plan*. International Chamber of Shipping & International Association of Independent Tanker Owners. 2ª Ed. 2000.

JCSCHKE, J.M & STRAYER, D. L. *Invasion success of vertebrates in Europe and North America*. Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America. PNAS, 102, p. 7.198-7.202. 2005.

JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY – JICA. *The Study on Management and Improvement of Environmental Conditions of Guanabara Bay in Rio de Janeiro, The Federative Republic of Brazil*. Draft Final Report/ Supporting Report Vol I. 2003.

KJERFVE, B. *et al. Oceanographic characteristics of an impacted coastal bay; Baía de Guanabara, Rio de Janeiro, Brazil*. In: *Continental Shelf Research*. Vol 17, nº 13, p.1.609-1.643. 1997.

MENDONÇA-FILHO, J.G.; MENEZES, T. R.; OLIVEIRA, A. E.; IEMMA, M. B. *Caracterização da Contaminação por Petróleo e seus Derivados na Baía de Guanabara: Aplicação de Técnicas Organogeoquímicas e Organopetrográficas*. In: *Anuário do Instituto de Geociências* – UFRJ, Vol 26. 2003.

MIMURA, H., KATAKURA, R., ISHIDA, H. *Changes of microbial populations in a ship's ballast water and sediments on a voyage from Japan to Qatar*. In: *Marine Pollution Bulletin*, 50, pp. 751-757. 2005.

NIIMI, A. *Role of container vessels in the introduction of exotic species*. In: *Marine Pollution Bulletin*, 49, pp. 778-782. 2004.

ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL – IMO. *Diretrizes para o Controle e Gerenciamento da Água de Lastro dos Navios, para Minimizar a Transferência de Organismos Aquáticos Nocivos e Agentes Patogênicos*. Resolução A.868(20). Londres, Inglaterra. 1997.

ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL – IMO. *Convenção Internacional sobre Controle e Gestão da Água de Lastro e Sedimentos de Navios*. Londres, Inglaterra. 2004.

RUIZ, G.M. *et al. Global Invasions of Marine and Estuarine Habitats by Non-Indigenous Species: Mechanisms, Extent, and Consequences*. In: *American Zoologist*, 37(6), pp. 621-632. 1997.

SILVA, J.S.V et al. *Água de Lastro e Bioinvasão*. In: *Água de Lastro e Bioinvasão*. SILVA, J.S.V & SOUZA, R.C. C. L (ORG). Rio de Janeiro, Brasil. Editora Interciência. 2004.

THIELTGES, D.W., STRASSER, M. & REISE, K. *How bad are invaders in coastal waters? The case of American slipper limpet Crepidula fornicata in western Europe*. In: *Biological Invasions*, 8, pp. 1.673-1.680. 2006.

WILLIAMSON, M. *Biological Invasions*. Ed: Chapman & Hall. Londres, Inglaterra. 1996.

ANEXO A - FORMULÁRIO PARA INFORMAÇÕES RELATIVAS À ÁGUA UTILIZADA COMO LASTRO

1. INFORMAÇÕES RELATIVAS AO NAVIO

2. ÁGUA UTILIZADA COMO LASTRO

Nome do Navio	Tipo:	Nº da IMO	Especificar as Unidades: m^3, MT, LT, ST
Proprietário	TPB:	Indicativo de chamada:	Total de Água de Lastro a Bordo
Bandeira:	Data de Chegada:	Agente:	
Último Porto e País:		Porto de Chegada:	Capacidade Total de Água de Lastro
Próximo Porto e País:			

3. TANQUES DE ÁGUA DE LASTRO EXISTE PLANO DE GERENCIAMENTO DE ÁGUA DE LASTRO A BORDO? SIM _____ NÃO _____ FOI IMPLEMENTADO? SIM _____ NÃO _____
Nº TOTAL DE TANQUES A BORDO _____ Nº DE TANQUES E LASTRO _____ SE NENHUM EM LASTRO, PASSE PARA Nº 5
Nº DE TANQUES COM TROCA DE ÁGUA _____ Nº DE TANQUES SEM TROCA DE ÁGUA _____ ** MÉTODO DE TROCA UTILIZADO _____

4. HISTÓRICO DA ÁGUA DE LASTRO: REGISTRAR TODOS OS TANQUES QUE SERÃO DESLASTRADOS NO PORTO DE CHEGADA. SE NENHUM, PASSE PARA O Nº 5

Tanques/Porões (liste separadamente as diversas fontes/tanques	FONTE DE ÁGUA DE LASTRO					TROCA DA ÁGUA DE LASTRO					DESCARGA DA ÁGUA DE LASTRO			
	DATA DDMMAA	Porto ou Lat/Long *	Volume (unidades)	Temp (unidades)	Salinidade (unidades) **	DATA DDMMAA	Ponto Final Lat/Long	Volume (unidades)	% de troca	Prof. (m) **	DATA DDMMAA	Porto ou Lat/Long *	Volume (unidades)	Salinidade (unidades)

Código para Tanques de Água de Lastro: Tanque de Colisão AV = FP, Tanque de Colisão AR = AP, Duplo Fundo = DB, Lateral = WT, Lateral Sup.= TS, Porão = CH, Outros = O

SE NÃO HOUVE TROCA DA ÁGUA DE LASTRO, INDICAR OUTRA(S) AÇÃO(ÕES) DE CONTROLE EFETUADA(S) _____
SE NÃO TIVER SIDO EFETUADA NENHUMA, INDICAR PORQUE NÃO _____

5. EXISTE A BORDO A CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE CONTROLE E GESTÃO DA ÁGUA DE LASTRO E SEDIMENTOS DE NAVIOS, adotada em fevereiro de 2004? SIM _____ NÃO _____ E A RESOLUÇÃO DA IMO A.8689200/ SIM _____ NÃO _____
NOME E POSTO DO OFICIAL RESPONSÁVEL (LETRA DE IMPRENSA) E ASSINATURA _____
* Nos campos PORTO ou LAT. LONG., preencher preferencialmente com o nome do PORTO.

IMPORTÂNCIA DO FATOR HUMANO (ASPECTO PSICOLÓGICO) PARA A SEGURANÇA DE AVIAÇÃO

ANGELINA MIRANDA DUARTE DA SILVA*
Capitão-Tenente (T)

A história da aviação tem demonstrado que o fator humano deve ser considerado um dos principais contribuintes para a ocorrência de incidentes e acidentes aeronáuticos, apesar do avanço da tecnologia aeronáutica, que se torna cada vez mais confiável. Segundo a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), fator humano "refere-se às pessoas em suas situações de vida e de trabalho, sua relação com as máquinas, procedimentos e ambiente que as rodeiam e também as suas relações com os demais".

Embora os estudos procurem oferecer uma dimensão de que os incidentes/acidentes não ocorrem a partir de uma falha isolada, mas de uma série de fatores contribuintes que, juntos, "constroem" essas ocorrências aeronáuticas, ainda focaliza-se a falha ou erro humano numa dimensão em que o indivíduo, especialmente o piloto, pode ser responsabilizado unicamente pela ocorrência do acidente/incidente.

Os erros/falhas devem ser abordados de forma diferenciada, considerando todos os fatores que se fazem presentes na relação do homem com a atividade, analisando suas conseqüências e como seus efeitos podem ser revertidos, levando-se em conta que todos os envolvidos na atividade de aviação podem vir a contribuir para a ocorrência aeronáutica.

O fator humano é constituído pelo aspecto fisiológico e pelo aspecto psicológico. O aspecto fisiológico refere-se ao estado geral de saúde de todos os envolvidos

* A autora é psicóloga da Divisão de Avaliação do Serviço de Seleção de Pessoal da Marinha do Brasil.

na tarefa: duração e qualidade do sono, alimentação, tabagismo, ingestão de bebidas alcoólicas e uso de medicamentos ou outras drogas, assim como sobrecargas autoprovocadas.

O aspecto psicológico é analisado a partir de uma visão sistêmica, na qual o desempenho eficiente da tarefa é resultante da interação equilibrada entre o indivíduo que executa a atividade, o equipamento que utiliza, o grupo de trabalho e a organização da qual participa.

O homem, embora seja a parte mais importante desse sistema, ao mesmo tempo é também a parte mais vulnerável, pois sofre influências de diversos fatores que podem afetar de forma negativa o seu desempenho, vindo a comprometer a segurança da atividade.

A máquina, apesar de cada dia mais aperfeiçoada e com maiores recursos, possui limitações, principalmente pelo fato de ser manuseada pelo indivíduo.

Um outro aspecto relevante refere-se à relação homem-máquina que ocorre dentro de uma organização e que, por sua vez, também sofre influências do contexto socioeconômico-cultural, onde ocorrem relações interpessoais que poderão afetar o desenvolvimento da atividade e comprometer a segurança.

No que se refere ao ser humano, não existem "indivíduos seguros" e sim "comportamentos seguros", ou seja, a segurança é uma característica do desempenho de cada indivíduo e sofre influências de variáveis individuais, psicossociais e organizacionais.

É importante frisar que a divisão acima mencionada é meramente didática e que as variáveis estão inter-relacionadas e podem atuar conjuntamente em algum momento do indivíduo.

As variáveis individuais referem-se às características típicas do sujeito, tais como: personalidade, atitude, aptidões, experiência, motivação, hábitos, estado emocional e aspectos cognitivos. Tais características influenciam no julgamento, na tomada de decisão, na postura frente à atividade e na maneira como lida e reage às diversas situações que vivencia. Para exemplificar, podemos falar da situação de um piloto que tenha apresentado excesso de autoconfiança, e que a mesma tenha interferido em seu julgamento, levando-o a tomar uma decisão errada de decolar em condições meteorológicas desfavoráveis.

A partir do conhecimento de como as características individuais interferem no desempenho, cabe ao indivíduo se auto-avaliar e também avaliar os componentes do grupo, de forma a identificar e reconhecer suas capacidades e limitações e aprender a superá-las, quando possível, ou lidar com elas, de forma que não comprometa o desenvolvimento da atividade e a segurança.

As variáveis psicossociais referem-se aos relacionamentos interpessoais que se estabelecem dentro e fora da organização. No caso da atividade aérea, podemos falar do relacionamento entre o pessoal de cabine, mecânicos, equipes de manobra e *crash*, controladores de vôo e todos os diretamente envolvidos na atividade. Se, por exemplo, numa operação aérea tivermos um clima de informalidade na cabine devido à grande amizade entre piloto e co-piloto, a ponto de um dos tripulantes deixar de cumprir procedimentos inerentes a sua função, tal fato poderá comprometer a consciência dos fatores envolvidos na situação (consciência situacional), desfavorecendo a tomada de decisão. O relacionamento interpessoal é de suma importância para a questão da segurança no trabalho, pois, dependendo do tipo de relacionamento estabelecido, a comunicação entre os diversos componentes poderá ser comprometida e vir a ocasionar problemas para a segurança de vôo.

Outro aspecto importante dentro das variáveis psicossociais é a questão da cultura do grupo. Entende-se cultura como sendo o conjunto de crenças e valores compartilhados por todos os membros do grupo e, a partir dessas crenças e valores, serão estabelecidos os comportamentos e as percepções de mundo das pessoas. Se o grupo estabelece um lema a ser seguido em determinada situação, o piloto, para não se sentir discriminado, tenderá a agir de acordo com o grupo e poderá vir a colocar em risco a sua vida e a dos demais.

A forma de prevenir a influência das variáveis psicossociais consiste em cada componente do grupo analisar as crenças e valores da organização que possam vir a favorecer ou desfavorecer a segurança da atividade e, quando a segurança estiver comprometida, analisar junto à instituição a melhor forma de resolver tal questão. Outro aspecto importante refere-se à comunicação e ao relacionamento interpessoal, que podem ser mais bem trabalhados por meio do Curso de Gerenciamento de Recursos de Tripulação (*Crew Resource Management*-CRM), recurso este que poderá ser disponibilizado pela organização a fim de minimizar a influência negativa desses aspectos na segurança.

As variáveis organizacionais são características que imprimem direções determinadas (padrões) aos comportamentos individuais ou grupais, tais como normas, regulamentos, clima e cultura da organização, política de pessoal, condições de trabalho e treinamento.

Em relação às variáveis organizacionais, é de fundamental importância conhecer, dentro dos objetivos da organização, que valor é dado à segurança das operações aéreas, qual é a cultura de segurança da organização. Segundo a OACI, cultura de segurança é "o conjunto de crenças, normas, atitudes, funções e práticas sociais e técnicas, visando reduzir ao mínimo a exposição de empregados, diretores, clientes e membros do público em geral a condições avaliadas como perigosas ou de risco". Por exemplo, um piloto escalado para uma missão, mesmo não se sentindo em condições emocionais para realizá-la, poderá cumpri-la para não ficar malvisto entre os colegas ao colocar tal limitação. A medida preventiva básica é o desenvolvimento e a manutenção de uma mentalidade de Segurança de Aviação, principalmente por meio de adestramentos e palestras, visando à conscientização do pessoal envolvido na atividade.

A Segurança de Aviação deve ser o foco de todos os componentes envolvidos na atividade aérea

A Segurança de Aviação deve ser o foco de todos os componentes envolvidos na atividade aérea. Se houver a conscientização, o comprometimento, o envolvimento das pessoas no sentido de cultivar uma mentalidade de segurança e para a detecção dos fatores que podem vir a comprometer essa segurança, terá sido dado um grande passo para a prevenção e a minimização dos erros/falhas e, conseqüentemente, dos incidentes/acidentes aeronáuticos.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<AVIAÇÃO>; Segurança; Precaução de segurança; Adestramento; Preparo do homem;

NOSSA *DAMA AZUL* EM TEMPOS PÓS-MODERNOS

HAENDEL MOTTA ARANTES*
Primeiro-Tenente (S)

Este artigo pretende destacar não propriamente um aspecto do Poder Marítimo, mas propor uma reflexão acerca do poder simbólico do emblema **Amazônia Azul** — cunhado pelo então Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho — em relação ao cenário histórico atual, chamado hoje de *pós-moderno*.

Comecemos pela definição deste cenário. A pós-modernidade pode ser descrita, dentre as muitas abordagens oferecidas por tipos variados de autores na atualidade, como um momento histórico-cultural marcado por pouquíssima aderência a valores e símbolos, espécie de decadência conceitual não propriamente entendível enquanto mera inversão de valores, mas fragmentação destes, hoje obrigados a ceder em seus contornos e se liquefazer, garantindo assim mobilidade a uma rede de estritos imperativos comerciais.

Dany-Robert Dufour, professor e filósofo francês, destaca um acontecimento recente relativo à Marinha inglesa, cuja implicação vem refletir de forma emblemática o tipo de manobra de que trata o pós-modernismo: há apenas alguns anos, em 2002, os navios da Marinha Real Britânica deixaram de ser oficialmente tratados pelo pronome *she* — dedicado ao gênero feminino na língua inglesa —, em favor do *it* — pronome de referência a objetos[1].

---

* Psicólogo clínico Policínica Naval Nossa Senhora da Glória.

1 *Cf.* Dany-Robert Dufour, *A arte de reduzir as cabeças – sobre a nova servidão na sociedade ultraliberal*. Rio de Janeiro: Companhia de Freud, 2005, p.13.

Essa pequena alteração pode parecer irrisória a olhares menos atentos, mas indica por trás de si, de acordo com Dufour, o esvaziamento de toda uma relação afetiva por meio da qual os marinheiros ingleses têm por costume alimentar de estima e cuidado suas embarcações "esposas", "mães", "amantes" — afetos cuja cotação, em valores pós-modernos, parece seguir em queda.

Esse episódio, no entanto, serve apenas de exemplo a Dufour para ilustrar o fato de que, de uma maneira mais radical, a pós-modernidade apresenta-se como um convite a que todos os valores da cultura desfaçam-se de sua sobrecarga simbólica[2], visando com isso facilitar uma nova ordem global cujo intento é a sempre melhor, mais eficiente e livre circulação de mercadorias.

Desencorajam-se assim certos vínculos morais, de tradição organizacional, ou mesmo transcendentais, em relação ao cultivo de práticas que, sob essa nova ótica, só servem para atravancar sua rápida apropriação para efeitos de compra e venda.

O guru financeiro americano, George Soros, aponta o teor dessas mudanças também no campo das relações interpessoais, afirmando que hoje as "transações" tomaram o lugar das "relações"[3].

Dessa perspectiva, a luta individual pelo acesso a esse novo mundo de consumo globalizado torna princípios humanos, bem como ideologias de maior elaboração conceitual, frágeis num cenário onde tudo parece poder ser convertido em produto, e onde idéias e ideais — tidos antes como norteadores no processo de vida — demonstrem-se diluídos num corpo de fugazes e fragmentárias identidades, constantemente seduzido por um sem-limite de possibilidades e ofertas.

Um dos maiores problemas nesse processo é justamente o de se poder enfileirar todo e qualquer ente conhecido, natural ou manufaturado, artístico ou tecnológico, numa série idêntica de prateleiras para consumo, sejam estas agora virtuais ou reais.

Por outro lado, por mais móveis e "internáuticos" que sejam os meios pelos quais essa nova rede de consumo se amplia, cabe lembrar que toda ela necessita crescentemente de uma estrutura real que a viabilize.

Em recente matéria, a revista *Veja* destaca uma invenção um tanto esquecida nesse processo de serialização e dessimbolização pós-moderno: o contêiner. Citemos parte do texto: "Convencionou-se dizer que o avião, as telecomunicações e a Internet viabilizaram a globalização ao derrubar fronteiras e encurtar distâncias. Do ponto de vista do comércio mundial, no entanto, nenhuma invenção teve mais impacto do que o contêiner — aquela grande caixa metálica que pode transportar, por trens, navios e caminhões, produtos tão distintos como grãos de café e iPods"[4]. Segundo a revista, é hoje de 20 milhões o número de contêineres em atividade, capazes de circundar o planeta por três vezes se dispostos um atrás do outro.

Some-se aqui o estudo do professor Eduardo Italo Pesce, publicado pela *Revista Marítima Brasileira*, no qual importantes indicativos nos são oferecidos[5]: pelos mares, hoje, circulam 80% do comércio mundial, transportados por cerca de 50 mil navios de porte oceânico. No caso do Bra-

2 *Ibid.*, p.13.
3 *Cf.* Richard Sennett, "A cultura do novo capitalismo". Rio de Janeiro: Record, 2006, p.31.
4 *Cf.* Giuliano Guandalini, "A caixa que encolheu o mundo", *Revista Veja* (4/4/07): 104-105, São Paulo, Editora Abril.
5 *Cf.* Eduardo Italo Pesce, "A Marinha do Brasil e a Ordem Marítima Mundial do Século XXI", *Revista Marítima Brasileira* 3ºT. 2006: 89-108, Rio de Janeiro, SDM.

sil, o número é ainda mais expressivo, sendo 95% de seu comércio exterior realizado pela via marítima.

E é diante desse contexto de aceleração de um comércio internacional — sublinhese, extremamente dependente do transporte marítimo, azeitado por contêineres de apetite pós-moderno — que parecemos hoje nos encontrar.

Nesse mesmo ínterim, assume a Marinha do Brasil a responsabilidade pela consolidação de um novo emblema nacional, representante de nossa segunda Amazônia — estendida esta a 200 milhas náuticas (370 km) de todo o litoral brasileiro, representando um total de aproximadamente 4,5 milhões de km² —, a Amazônia Azul, patrimônio marítimo maior de nosso país.

Assume a Marinha do Brasil a responsabilidade pela consolidação de um novo emblema nacional, representante de nossa segunda Amazônia

Vê-se aqui inaugurado um símbolo síntese capaz de agregar em si campos de diversos interesses e investimentos em potencial, a ser colocado na ordem do dia de um "país-continente com pouca mentalidade marítima"[6]; símbolo que, não mera coincidência, vem a nascer em consonância com os atuais rumos da nova ordem global, fatalmente devotada ao mar.

Contudo, é de crucial importância — e aqui chegamos ao motivo que talvez justifique essas linhas — a propagação de uma Amazônia Azul para além da insígnia de um *it*, mas cercada de cuidados que apenas costumeiramente se devotam a uma "dama".

Com efeito, falar em nome de nossa *Dama Azul* é garantir não só a possibilidade de atrair a atenção de nossos governantes, além da de nossas elites, ao potencial econômico, estratégico e até mesmo social desse setor[7], mas também aí valer-se de seu frescor simbólico como medida de fortalecimento de nossa identidade, ampliadas as fronteiras de nosso "corpo-país".

Por essa medida, a divulgação, e conseqüente consolidação simbólica da Amazônia Azul, faria avançar não só nossa mentalidade marítimo-comercial, como igualmente a de um sentimento renovado de Estado-nação, sentimento cujas deficiências nos tornam ainda mais vulneráveis às implicações dessimbolizantes e apátridas da cultura pós-moderna.

Enfrentar isso é estar atento à preservação e defesa de nossas fronteiras patrimoniais, rodeadas de olhares no estrangeiro, e que há muito assistimos assolar a Amazônia verde. Compete-nos, dessa forma, atenção a uma Amazônia Azul da qual são extraídos 83% de todo o petróleo que produzimos[8], fonte igualmente rica em biodiversidade, pesquisa, fármacos, pesca, turismo etc. Por outro lado, não pode restar diminuída em seu valor simbólico, a despertar nas gerações futuras aquilo de que não raro nos orgulhamos, tamanho o vigor de nossas matas, chapadas, bacias hidrográficas e quantas paisagens-símbolo Brasil afora.

Cabe afirmar, por fim, em consonância aos dizeres do professor Eduardo Italo Pesce, que uma maior valorização das ati-

6 *Ibid.*, p. 90.

7 *Cf.* Armando Amorim Ferreira Vidigal, Marcílio Boavista da Cunha, Luiz Philippe da Costa Fernandes et al., *Amazônia Azul: o mar que nos pertence*, Rio de Janeiro: Record, 2006.

8 *Op. cit.*, p. 93 [Dados ainda não atualizados em relação à descoberta do campo de Tupi, na bacia de Santos].

vidades marítimas proporcionaria, em sua medida, "uma mudança de enfoque essencial para viabilizar um novo ciclo prolongado de crescimento econômico e desenvolvimento social no País", apoiada também na observância de uma conjuntura de mercado internacional a ampliar-se irremediavelmente nessa direção.

Quanto ao futuro, consolidado ou não o emblema da Amazônia Azul, fica ele aqui entendido também como expressão de um desejo por um novo tipo de olhar sobre os mares brasileiros. E que melhor espírito capaz de predizer o futuro senão aquele que constantemente o inventa?

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<POLÍTICA>; Poder Nacional; Política nacional; Soberania; Comando da Marinha; Amazônia Azul;

SEÇÃO CAAML

AÇÃO E REAÇÃO: LIÇÕES APRENDIDAS DURANTE OPERAÇÕES DE GUERRA

AÇÃO E REAÇÃO: LIÇÕES APRENDIDAS DURANTE OPERAÇÕES DE GUERRA[1]

"... para qualquer ação, existe uma igual e oposta reação..."
(3ª Lei do Movimento, de Newton)

GUSTAVO LEITE **CYPRIANO** NEVES
Capitão-de-Corveta

SUMÁRIO

USS *Forrestal* (CV-59)
HMS *Sheffield* (D-80)
INS *Ahi-Hanit* (Sa'ar 503)

Eventos reais ocorridos durante operações de guerra ou em cenários de crise entre nações sempre encerram novos procedimentos e findam por exigir o estabelecimento de táticas mais eficazes e sistemas de armas mais modernos e inteligentes.

Com o propósito de atingir o maior número possível de leitores, serão descritos a partir de agora fatos operativos relevantes da Guerra Moderna, a fim de estabelecer um paralelo com três fatores, que, na opinião do autor, são fundamentais para o cumprimento da missão dos navios no mar.

USS *FORRESTAL* (CV-59)

O gigantesco porta-aviões da Marinha dos EUA apelidado de *FID* (*First in Defense*), com 325 metros de comprimento, deslocamento de cerca de 80.000 toneladas e mais de 5.000 tripulantes, chegava ao teatro de operações marítimo (Golfo de Tonkin), nas proximidades do Vietnã, em **25 de julho de 1967**. Ao longo de quatro dias, executaram-se mais de 150 lançamentos bem-sucedidos, sem a perda de uma aeronave sequer.

[1] Artigo premiado em 1º lugar na edição 2007 da revista *Passadiço*, p. 5-9.

Vista geral da situação no convés de vôo do USS *Forrestal* durante o combate ao incêndio

No dia **29 de julho**, às 10h52, o segundo lançamento do dia (outro *A-4D Skyhawk*) estava praticamente pronto quando, subitamente, um foguete *Zuni* disparava acidentalmente, por falha elétrica, a partir de um *F-4 Phantom II* posicionado a ré da ilha. O tiro atingiu diretamente o tanque de combustível do *A-4D*, já em fase final de procedimentos de cabine para decolagem, e o querosene de aviação se alastrou em chamas.

A partir deste instante, seguiram-se nove grandes explosões de diversos tipos de munição, perfurações múltiplas no convôo, incêndios de grandes proporções em três conveses e um caos na estrutura de controle de avarias do navio.

À **00h20 do dia seguinte**, o inferno estava extinto. No entanto, os números do desastre ainda não haviam sido totalmente computados: dezenas de aeronaves alijadas, bem como grande quantitativo de munição, além de várias outras perdas materiais. A pior lembrança: 132 militares mortos, 62 feridos e dois desaparecidos.

Foram descumpridas diversas regras básicas: manuseio incorreto de armamento e munição; erro na avaliação das condições atmosféricas que agiram diretamente nos compostos obsoletos da munição embarcada; ausência de Equipamento de Proteção Individual (EPI) e desconhecimento na sua utilização, especialmente as máscaras de ar; carência de sistemas fixos de extinção de incêndio; e falta de adestramento dos demais membros da tripulação, verifica-da após a perda da equipe principal de Controle de Avarias (CAV), a qual foi efetivamente varrida pela primeira grande explosão no convés de vôo.

Após o trágico acidente, foram verificadas as seguintes reações: atualização dos procedimentos de segurança com os diversos tipos de munição e uma evolução em seus componentes, tornando-os mais robustos e confiáveis; o EPI passou a ser exigido com maior rigor; instalação de diversos sistemas fixos com diferentes agentes extintores; execução de constantes e intensos adestramentos individuais e em equipe; e a implementação de uma nova mentalidade: todo marinheiro é antes de tudo um combatente do CAV.

Todo marinheiro é antes de tudo um combatente do CAV

HMS *SHEFFIELD* (D-80)

O mundo deparava-se com o primeiro encontro naval da era dos mísseis guiados. De uma forma singular, comandantes

Aeronave *Super Étendard*, da Armada Argentina, igual à que foi utilizada no ataque de 4 de maio contra o HMS *Sheffield*

de navios e aeronaves passavam a ter a capacidade de destruir seu objetivo sem nunca tê-lo visto.

Após o afundamento do cruzador argentino *Belgrano*, o qual fora torpedeado pelo HMS *Conqueror* (submarino nuclear de ataque) por ordem da primeira-ministra britânica Margaret Thatcher, 323 militares pereceram em um ataque silencioso que marcaria o afundamento da maior unidade naval desde 1945.

Esta suposta autoconfiança no teatro de operações ruiria completamente dois dias depois.

Durante a patrulha do contratorpedeiro tipo 42, HMS *Sheffield*, cerca de 70 milhas náuticas a sudeste de Port Stanley (capital das Ilhas Malvinas/Falk-lands), no dia **4 de maio de 1982**, uma seqüência de ações desencadearia uma série de páginas de relatórios e sindicâncias na Marinha do Reino Unido – o primeiro navio afundado em combate desde o fim da Segunda Guerra Mundial, 37 anos antes.

Será estabelecida uma seqüência didática do ataque preciso e fatal das duas aeronaves *Super-Étendard* (SUE, caça-bombardeiro, construído pela Dassault-Breguet, empresa francesa) da Armada Argentina:

– mais de duas horas antes do impacto: o P2H *Neptune* (aeronave de patrulha marítima fabricada pela *Lockheed*) obtinha contato com o grupo-tarefa britânico, o qual também registrara os dados do radar da aeronave oponente e seu contato nos radares de busca – o alarme aéreo na força permanecia amarelo;

Comandantes de navios e aeronaves passavam a ter a capacidade de destruir seu objetivo sem nunca tê-lo visto

– menos de duas horas antes do impacto, os dois SUE decolavam da base argentina de Rio Grande, armados com um míssil *Exocet* AM-39 (míssil ar-superfície) cada, a fim de atacar os contatos reportados pela aeronave esclarecedora;

– entre 400 e 250 milhas náuticas (MN) do objetivo permaneciam em vôo de perfil alto;

– entre 250 e 60 MN, passavam a voar próximo ao nível do mar;

– a 60 MN, subiam a 300 pés e realizavam sua primeira emissão com o Agave (radar de busca que fornecia os dados do alvo ao

HMS *Arrow* prestando auxílio no combate aos incêndios e na evacuação da tripulação do HMS *Sheffield*, em 4 de maio de 1982

míssil), porém sem sucesso; simultaneamente, ocorria a detecção desta emissão pelo HMS *Glasgow* (outro tipo 42 que se encontrava na mesma formatura), disseminada dentro da força e avaliada incorretamente como um radar do *Mirage* III (considerado ruído espúrio) – alarme aéreo amarelo;

– a 33 MN, nova emissão com a detecção de três contatos, sendo um de maiores proporções (assumido como o HMS *Invincible*, porta-aviões). O *Glasgow* confirmava, neste instante, a correlação do ruído com o Agave e obtinha contato radar com as aeronaves a 40 MN, disseminando-o pelo *link* de dados e disparando o *chaff* de distração – até aquele momento, nenhuma reação por parte da força (a patrulha aérea de combate foi lançada do *Invincible*, mas como não houve confirmação de contato, o alarme permaneceu amarelo);

– a 27 MN, outra emissão com a respectiva designação do objetivo para o sistema de lançamento do *Exocet* AM-39 / o *Sheffield* obtinha contato radar, porém não recebia a emissão radar do Agave por interferência de seu equipamento de comunicações por satélite Scot (que vinha sendo utilizado naquele exato instante) em seu UAA-1 (equipamento mage);

– a 23 MN, ambas as aeronaves lançavam seus mísseis e retornavam à base. O *Sheffield* permanecia em cruzeiro de guerra, condição Y de fechamento do material e nenhuma reação antimíssil;

– a 8 MN, detecção radar do míssil e detecção Mage do Adac (radar ameaça do *Exocet*) sem o lançamento de *chaff*; e

– a 3 MN, detecção visual do míssil e posterior impacto (às 14h03, fuso horário de Londres), sem que houvesse engajamento dos alvos hostis com o míssil *Sea Dart* ou com os canhões de 4.5" do navio.

Um dos mísseis nunca atingiu o alvo. O outro perfurou o costado do *Sheffield*; no entanto, sem explosão de sua cabeça de combate. Não era necessário. O navio já ardia em chamas, vindo a sucumbir no **dia 10 de maio** (já sem sua tripulação). O ataque ceifou a vida de 20 militares, deixando mais 26 feridos, não só pelo impacto como também por asfixia e queimaduras.

A análise obtida a partir do inquérito instaurado na ocasião apontava para as seguintes reações:

– aprimoramento das avaliações das ameaças levando-se em consideração todas as possibilidades do inimigo: não foi levada em consideração a capacidade de reabastecimento e o conseqüente incremento na autonomia dos SUE, permanecendo a ameaça submarina como a preponderante naquela oportunidade – decidiu-se por guarnecer postos de combate e estabelecer a condição Z de fechamento somente no caso de alarme aéreo vermelho;

– incremento do adestramento de defesa antimíssil, ressaltando a vigilância constante e a necessidade de pronta reação a

partir da primeira possibilidade de ataque (medidas Zippo);

– evolução de significativa parte do material: sistemas de acompanhamento e designação de alvos a baixa altitude mais eficientes; sistemas de defesa de ponto aliados a sistemas de médio alcance; instalação de equipamentos de bloqueio eletrônico (Medidas de Ataque Eletrônico); instalação de filtros no UAA-1, eliminando as interferências com o Scot; melhoria da construção interna dos compartimentos a fim de propiciar o maior controle da fumaça proveniente de incêndios; reestruturação das redes de combate a incêndio de forma a combater continuamente o sinistro, segregando determinadas áreas atingidas por eventual impacto; melhoria da resistência das bombas de incêndio aos choques provenientes de impactos; alteração na composição do material de construção dos compartimentos habitáveis, tornando-os mais resistentes às chamas, entre outros; e

– necessidade de operação de aeronaves AEW (*Airborne Early Warning*) visando a manter a superioridade aérea e do espectro eletromagnético, gerando novos equipamentos instalados em helicópteros (adaptados para este serviço) e projetos de evolução na construção dos porta-aviões britânicos (o projeto, que deverá ser entregue em 2014, supõe uma alteração do convés de vôo que irá capacitá-los a operar aeronaves E-2C *Hawkeye*, caso necessário).

INS *AHI-HANIT* (SA'AR 503)

14 de julho de 2006. Um dos navios mais modernos do globo, a corveta israelense *Ahi-Hanit*, terceira da classe *Sa'ar* 5, realizava sua patrulha nas proximidades de Beirute (Líbano), a cerca de 10 MN da costa.

Dotada do sistema *Barak* I de mísseis superfície-ar de defesa de ponto, com dois lançadores verticais de 32 células cada; canhões *Oto Mellara* de 76mm e *Bofors* de 57mm; um sistema *Vulcan Phalanx* (CIWS – *Close-in Weapon System*); além de equipamentos de bloqueio eletrônico, lançadores de *chaff*, radares de busca e de direção de tiro de última geração, o "Arpão" (tradução do termo hebreu *Hanit*) tinha a capacidade de reagir a qualquer tipo de ameaça esperada no conflito com o Hezbollah ou com qualquer outra Marinha. Cumpre ressaltar que o "Relâmpago" (do hebraico *Barak*) é um sistema autônomo, isto é, não depende de operador em seu modo automático. Foi desenvolvido para contrapor-se a mísseis antinavio, aeronaves e *UAV* (*Unmanned Aerial Vehicle*) em torno de 360º.

Subitamente, um impacto de míssil próximo à linha-d'água, na altura da superestrutura de ré, logo abaixo do convés de vôo: incêndio de grandes proporções; perda da capacidade de operar aeronaves; perda de todos os sistemas de governo; e, após diversas horas de combate aos sinistros, o navio era rebocado ao porto-sede com quatro tripulantes a menos.

A corveta *Ahi-Hanit* deixa o porto de Ashdod após o término dos reparos dos danos causados pelo ataque do Hezbollah

Nenhuma reação do navio ou de seus sistemas de centenas de milhões de dólares.

Após meses de investigação, nem tudo foi esclarecido; no entanto, registram-se algumas conclusões possíveis:

– um ataque inesperado de dois mísseis superfície-superfície C-802 (origem chinesa), provavelmente lançados de terra pelo Hezbollah, baseando-se em uma marcação e visando a saturar as defesas de *hard kill* e *soft kill* da *Ahi-Hani*. Um dos mísseis atingiu um mercante mais distante (23 MN), o qual foi afundado pelo impacto, e o outro penetrou no setor de ré da corveta;

– os sistemas de defesa antimíssil estavam desabilitados por dois motivos: a presença de aeronaves e UAV israelenses que realizavam esclarecimento e ataque ao solo na área, havendo risco de fogo amigo; e ausência de dados de inteligência que confirmassem a existência de mísseis de tamanha sofisticação nas mãos dos oponentes;

– o tempo de reação a uma distância de 10MN seria menor que 60 segundos; e

– o armamento teria sido fornecido por iranianos (IRGC – Islamic Revolutionary Guards Corps), que teriam auxiliado no lançamento para que o mesmo tivesse maior chance de sucesso.

Em decorrência das avaliações e registros israelenses após o incidente, o alto escalão das Forças Armadas tomou as seguintes decisões:

– quatro oficiais e o comandante perderam seus cargos e permanecem em Organizações Militares de apoio em terra;

– a tripulação necessitava intensificar seu nível de adestramento, uma vez que não reagiu adequadamente à ameaça, mantendo seus sistemas em modo *stand by* (pelo relatório, o comandante não foi informado previamente desta situação);

– seriam revistos todos os procedimentos de defesa antimíssil em operações de crise e de guerra; e

– o chefe do Comando Naval foi responsabilizado por ter classificado como "imaginários e exagerados" os relatórios do setor de inteligência militar de Israel com relação à possibilidade de emprego de mísseis antinavio pelo Hezbollah três anos antes (fator considerado crucial no evento).

Muitas discussões sobre o tema ainda ocorrem até hoje, assim como punições e

Míssil superfície-superfície de fabricação chinesa C-802, em arranjo sobre caminhão, semelhante ao utilizado pelo Hezbollah por ocasião da ação contra a corveta israelense *Ahi-Hanit*

outras deliberações, todas, obviamente, visando a uma reestruturação de procedimentos em Israel, especialmente no intercâmbio dos dados de inteligência entre as agências e o setor operativo.

Três casos distintos, que se inter-relacionam por suas grandes semelhanças:

– todos estão defasados por uma moldura temporal de duas décadas, a partir da rendição da Alemanha nazista de Hitler;

– implicaram perdas severas de algo que nenhum setor do material, de qualquer Marinha que seja, tem a capacidade de restituir à sua condição original: vidas humanas;

– a visualização clara de que para toda ação existirá sempre uma reação, seja ela tática, estratégica, econômica, militar ou política, sendo que qualquer retardo no restabelecimento de uma condição favorável poderá ser letal; e

– os três fatores alertados pelo autor ao início do texto, sempre presentes em todos os eventos, com particularidades e gradações variáveis dentro de cada um deles: **Controle de Avarias, Adestramento** e **Inteligência**.

O correto e pleno usufruto da oportunidade única que cada milha navegada, seja em imersão ou sobre as águas jurisdicionais, cada hora de vôo ou cada minuto dos planejamentos constitui-se em fator decisivo para a evolução e o aperfeiçoamento desses três aspectos (fatores). Independentemente do tipo de comissão, é importante perseguir de forma ostensiva e incansável: um **controle de avarias** cada vez mais eficiente, que tenha capacidade de adequar-se às diferentes classes dos meios operativos; um **adestramento** contínuo, que possa vislumbrar a maior parte das situações passíveis de ocorrer em eventos reais, a fim de que os sistemas de bordo possam ser empregados, de acordo com a doutrina estabelecida, com propriedade e rapidez; e a obtenção de dados de **inteligência** completos e confiáveis, que demonstrem claramente, principalmente aos executores das missões, as capacidades e possibilidades do inimigo.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS> ; Operação de paz; Ministério da Defesa; ONU; Grécia; Haiti; Relações internacionais; Mello, Sérgio Vieira de; Política externa;

REFERÊNCIAS

1. http://www.forrestal.org;
2. http://www.chinfo.navy.mil/navpalib/ships/carriers/histories/cv59-forrestal/cv59-forrestal.html;
3. http://news.bbc.co.uk/onthisday/hi/dates/stories/may/4/newsid_2504000/2504155.stm;
4. Loss of HMS *Sheffield* – Board of Inquiry nº 00520/2.X, do HMS Sheffield, de 28/5/1982;
5. Comments on action required or taken in respect of HMS Sheffield Board of Inquiry Report – Anexo A do Ofício nº 520/237.L, do CINCFLEET (UK), de 13/9/1982;
6. Ata da reunião do Almirantado nº D/NLC/1/78/9/1, do Ministério da Defesa (UK), de 812/1982;
7. http://www.cbsnews.com/stories/2006/07/15/ap/world/mainD8ISKVT80.shtml; e
8. http://www.spacewar.com/reports/Israel_Probes_Naval_Missile_Defense_Failure_999.html.

DOAÇÕES AO SDM – 1º TRIMESTRE DE 2008

DEPARTAMENTO DE BIBLIOTECA DA MARINHA

RELAÇÃO DOS DOADORES

Almirante-de-Esquadra Carlos Augusto Bastos de Oliveira
Contra-Almirante Max Justo Guedes
Capitão-de-Mar-e-Guerra Joaquim Arinê Bacelar Rego

PERIÓDICOS RECEBIDOS

CANADÁ

Canadian Naval Review – summer 2007

ESPANHA

Revista General de Marina – jul. 2007, nov. 2007

ESTADOS UNIDOS

Jane's Defence Weekly – 20 nov. 2007, 5 dez. 2007, 12 dez. 2007, 19 dez. 2007, 2 jan. 2008, 9 jan. 2008, 16 jan. 2008, 23 jan. 2008
Jane's International Defence Review – nov. 2007, dez. 2007, jan. 2008
Military Review – jan./fev. 2006, mar./abr. 2006
Naval Forces – nov. 2007
Proceedings The Independent Forum on National Defence – out. 2007, nov. 2007
Via Inmarsat – jan./mar. 2008

FRANÇA

Chasse-Maré – dez.2007

ITÁLIA

Rivista Marittima – jan. 2008
Rivista Militare – set./out. 2007

PORTUGAL

Revista da Armada – dez. 2007, jan. 2008

BRASIL

Cadernos do CHDD – 1º semestre de 2007
Comunitárias – Revista da Abruc – dez.2007
CNT – Transporte Atual – número especial
Informativo Marítimo – jul./set. 2007
Nomar – agosto 2007, novembro 2007
Pesquisa Fapesp – jan. 2008, fev. 2008
Portfolio – ago. 2007, out. 2007, nov. 2007
Revista do Clube Naval – out./dez. 2007
Revista Marítima Brasileira – out./dez. 2007
Revista Passadiço – 2006, 2007
Revista da EGN – jun. 2006, dez.2007
Tecnologia e Defesa – dez. 2007/jan.2008
Tecnologia Militar – abr. 2007

CARTAS DOS LEITORES

Esta seção destina-se a incentivar debates, abrindo espaço ao leitor para comentários, adendos esclarecedores e observações sobre os artigos publicados. As cartas deverão ser enviadas à *Revista Marítima Brasileira*, que, a seu critério, poderá publicá-las parcial ou integralmente. Contamos com sua colaboração para realizarmos nosso objetivo, que é o de dinamizar a *RMB*, tornando-a um eficiente veículo para idéias, pensamentos e novas soluções, sempre em benefício da Marinha, mais forte e atuante. Sua participação é importante.

A DIREÇÃO

Recebemos duas correspondências do Vice-Almirante (Refº) Luiz Edmundo Brígido Bittencourt, a primeira sobre a matéria de sua autoria:

HUMAITÁ – 140 ANOS

RMB 4ºtrim./2007 – págs. 20 a 23

Depois de lerem o artigo *Humaitá – 140 anos*, pessoas me perguntaram como se desenrolou a carreira do heróico comandante do *Alagoas* após a Guerra do Paraguai – Joaquim Antônio Cordovil Maurity.

Dos registros do Serviço de Documentação da Marinha, retirei as seguintes informações:

Filiação: Jacó Maria Mauriti e Joaquina Eulália Cordovil Mauriti

Primeiros estudos: Colégio Pedro II

Carreira: aspirante (1860), guarda-marinha (1862), segundo-tenente (1864), primeiro-tenente (1867), capitão-tenente (1868), capitão-de-fragata (1875), capitão-de-mar-e-guerra (1883), contra-almirante (graduado) (1890), contra-almirante (1892), vice-almirante (1894), almirante (graduado) (1902), almirante (1903); reformado a pedido em 1911, com 56 anos de serviço.

Comandos: Após o comando do *Alagoas*, seguiram-se os seguintes: Corveta *Bahiana* 1873 e 1886, Encouraçado *Baía* (duas vezes), Encouraçado *Barroso*, Encouraçado *Mariz e Barros*, Encouraçado *Lima Barros* (duas vezes) e Monitor *Javari*. Comandou o Encouraçado *Aquidabã* (12/86 a 10/89) e a Primeira Divisão da Esquadra (4/92 a 3/93). Foi, ainda, chefe do Estado-Maior da Armada (11/6 a 8/08) e comandante-em-chefe da Esquadra Nacional (8/8 a 3/9).

Outras comissões: estudante de artilharia na Europa (1871 a 1873); representante do Brasil no Congresso Internacional Marítimo em Washington (1893); presidente da Comissão Brasileira na Exposição Universal Colombiana de Chicago (1893) e chefe da Comissão de Fiscalização de Construção na Europa (1909).

Participação na Guerra do Paraguai:

Foi louvado em diversas ordens do dia pelo seu destacado desempenho com bra-

vura, inteligência, sangue-frio, dedicação ao serviço etc. nas seguintes ações:

– ação contra duas chatas paraguaias a 26 e 28/3/1866;

– bombardeio contra Itapiru a 14 e 16/4/1866;

– bombardeio contra Passo da Pátria a 18/4/1866;

– bombardeio e apoio ao desembarque em Curuzu a 3/9/1866 (a bordo do *Barroso*);

– bombardeio contra Curupaiti a 18 e 22/9/1866 e 3/3/1867;

– forçamento de Curupaiti a 19/8/1867;

– forçamento de Humaitá a 19/2/1868;

– serviços de ronda noturna e de pescar, arredar e inutilizar torpedos (O.D. Esq. 30/8/66);

– forçamento de Tebicuari a 24/7/1868;

– penetração no Tebicuari a 28 e 31/7/1868;

– forçamento de Angustura a 9 e 10/10/1868;

– reconhecimento de Vileta a Assunção a 29 e 30/11/1868;

– apoio ao desembarque de Santo Antônio a 5/12/1868; e

– expedição ao Rio Manduvirá a 6 e 8/1/1869.

Durante um dos bombardeios a Curupaiti de que tomou parte, foi ferido por um estilhaço no olho esquerdo. Em conseqüência, ficou quatro meses de licença, quando veio ao Rio de Janeiro. Estava de volta a tempo de tomar parte do forçamento de Curupaiti.

Dos textos de seus elogios, devem ser destacados:

– "..., comandante do *Alagoas*, é louvado pela bravura e inteligência que desempenhou na bela ocasião da passagem da Esquadra encouraçada de monitores pela fortificação de **Curupaiti**, e tão conhecido como empreendedor de ações honrosas ao Pavilhão Brasileiro, merece o mais pomposo elogio meu, ou antes, a gratidão do país que é superior a tudo quanto eu possa dizer."

Assinado: Inhaúma.

– "... foi louvado pelo ato de arrojo e mais insigne bravura, forçando o famoso passo de **Humaitá** só no fraco monitor do seu comando, ao amanhecer do dia, exposto a irremediável e infalível avaria, manifestando-lhe o sentimento de não lhe poder colocar nos ombros do brioso e jovem comandante do *Alagoas* as dragonas de General da Armada."

Assinado: Inhaúma.

– "... foi louvado pelo Governo Imperial e por Sua Majestade o Imperador, que houve por bem mandar fazer especial menção deste oficial que, investindo só contra as baterias da terrível fortaleza, dispersando e metendo a pique a multidão de canoas dos paraguaios que tentaram abordá-lo, conquistando um lugar de honra entre os mais valentes oficiais da Esquadra."

Assinado: Inhaúma.

– "A morte acaba de arrebatar à nossa Pátria e do seio da nossa Armada um dos seus heróicos e prestimosos servidores, o Almirante reformado J. A. C. Mauriti, ontem falecido nesta capital... cujos serviços, quer durante a guerra quer durante a paz, não precisam ser aqui lembrados por já pertencerem à história naval do nosso país. Entre esses serviços, porém, não é demais rememorar à geração presente o seu extraordinário feito como comandante do pequeno Monitor *Alagoas* na memorável **"Passagem de Humaitá"**, ato de heroicidade que lhe enalteceu o nome e o recomendou para sempre à gratidão nacional. Elogiando esse seu arrojo e da mais insigne bravura, o Comandante da Esquadra em Operações (no Paraguai), o íntegro Almirante Inhaúma, comparou-o a Nelson em Copenhague acrescentando sentir não poder colocar-lhe nos ombros as dragonas de oficial superi-

or, distinção que o ínclito Marquês de Caxias quisera que fosse mais, dizendo que ele se tornara digno das dragonas de oficial-general da Armada. (O.D. do EMA de 7/1/1915)

Condecorações: Cavaleiro da Ordem de Cristo (1867), Oficial da Imperial Ordem do Cruzeiro (1868) e Cavaleiro da Ordem de São Bento de Aviz (1877).

A outra correspondência do Vice-Almirante (Refª) Luiz Edmundo Brígido Bittencourt, refere-se a:

O NAVIO HÍBRIDO, O COURAÇADO E A GEOPOLÍTICA DE SEU TEMPO

RMB 4ºtrim/2007 – págs. 133 a 145

Li com vivo interesse o excelente artigo do Professor Sylvio dos Santos Val.

Entretanto, não posso deixar de apontar uma importante omissão por parte do autor quando trata da "Idade Média da Construção Naval no Brasil" no tópico "Onde estão as trevas", à página 141.

Está escrito: "A tal 'Idade Média da Construção Naval no Brasil' findaria com o programa de construção no Estado Novo (1937)... Entretanto, a *maior parte* da recomposição se fez, como na década de 1920, com *encomendas a arsenais estrangeiros...*" e, mais adiante, "... uma Idade Média se *esgotaria apenas com o governo militar iniciado em 1964*" (os grifos são meus).

O Professor Val deixou de considerar os 31 navios de guerra construídos em estaleiros nacionais, militares e privados, entre 1937 e o início dos anos 50. Será que o Professor Val desconhece que no início da Campanha do Atlântico Sul da Segunda Guerra Mundial a base da Marinha do Brasil para comboiar o comércio vital brasileiro (cabotagem e intercontinental) estava calcada nas seis corvetas da classe *Carioca* construídas no fim da década de 30 no Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras (AMIC)? E que os navios que transportaram as nossas valorosas tropas da Força Expedicionária Brasileira (FEB) para a Itália tiveram como integrantes de suas escoltas os três contratorpedeiros da classe *Marcílio Dias* (Classe M), também construídos no AMIC no início dos anos 40? E que integravam os comboios escoltados pela Força Naval do Sul (Rio de Janeiro/São Francisco do Sul) as seis corvetas da classe *Matias de Albuquerque* construídas nos Estaleiros Lage, da Ilha do Viana, no Rio de Janeiro? E que os monitores *Parnaíba* e *Paraguassu* patrulharam as águas da Baía de Todos os Santos – o primeiro, o marco do início do ressurgimento da construção naval militar no Brasil, construído no AMIC, e o segundo, no chamado "Arsenal Velho", também no Rio de Janeiro?

É preciso não esquecer a época de ouro do nosso Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, quando se chamava Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras (AMIC), durante a Segunda Guerra Mundial.

Deixaram de ser mencionados acima os seis contratorpedeiros classe *Amazonas* (classe A) por não terem ficado prontos para lutar na Campanha do Atlântico Sul, assim como, pelo mesmo motivo, os caça-submarinos *Rio Pardo* e *Rio Negro* e os seis da classe *Piraquê*, estes construídos na Ilha do Viana.

Não é do meu conhecimento que a Marinha do Brasil, no período considerado pelo Professor Val, tenha incorporado um navio sequer e que "como na década de 1920", os tivesse encomendado a "arsenais estrangeiros".

Será que o Professor Val considerou como "encomendas" os seis contratorpedeiros classe *Javari* que, ainda não acabados, foram tomados pelo governo inglês e, com a bandeira de São Jorge, tomaram parte ativa na Segunda Guerra Mundial?

Durante a Segunda Guerra Mundial, a Marinha do Brasil, isto sim, recebeu, *cedidos* pelos Estados Unidos, oito caça-submarinos classe *Javari* (caça-pau), oito caça-submarinos classe *Guaporé* (caça-ferro) e oito contratorpedeiros-de-escolta classe *Bertioga*.

O Professor Val, ao escrever tão interessante artigo, não deve ter considerado as *Memórias de um Engenheiro Naval*, do Almirante Júlio Régis Bittencourt (SDM, 2005), ou pelo menos os seguintes artigos publicados na *Revista Marítima Brasileira*: "O lançamento ao mar do CT *Marcílio Dias*, uma festa do Brasil", 2ºtrim/2005, págs. 229 a 232; "Quando o Presidente da República visitava com freqüência o Arsenal de Marinha ...", 2ºtrim/2005, págs. 232 a 235; e "Lembranças dos navios-mineiros", 3ºtrim/2005, págs. 228 a 231.

Ainda sobre o Navio Híbrido recebemos correspondência do Vice-Almirante (Refº) Helio Leoncio Martins o texto seguinte:

Tenho a satisfação de fazer especial referência ao excelente artigo "**Navio Híbrido – Couraçado**", de autoria do Professor Sylvio dos Santos Val, publicado na *RMB* v.127, out-dez 2007.

É dos estudos mais bem-feitos sobre a profunda transição do material e armamento navais no século XX. Além da visão abrangente de toda a situação mundial vivida em torno desses instrumentos bélicos, posiciona muito bem a Política Naval brasileira neste contexto, com suas limitações, caminhos errados e alguns resultados.

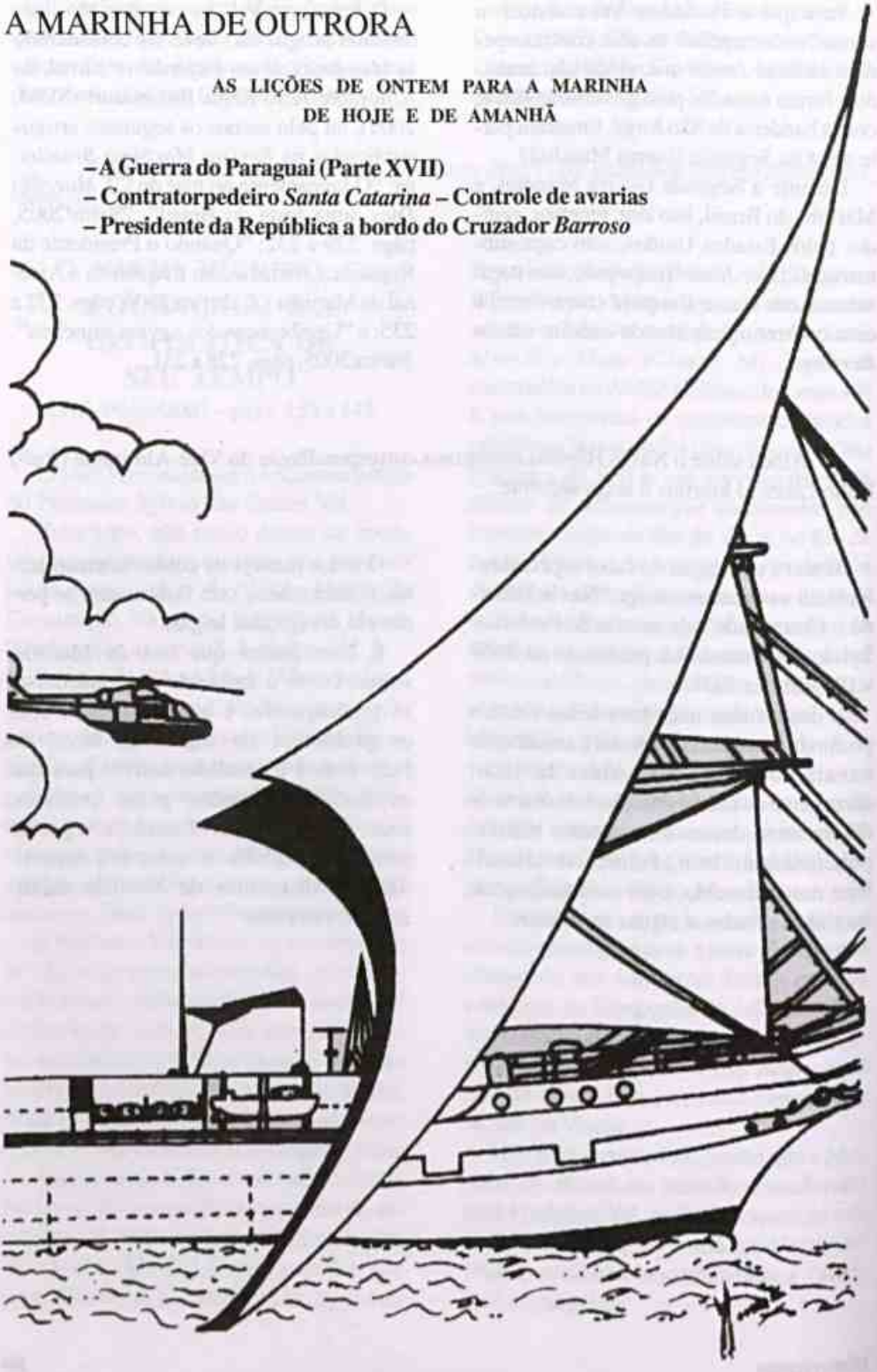
O autor maneja os conhecimentos técnicos necessários sem falhas, sem se perder em divagações leigas.

É com prazer que nós da Marinha vemos como o ambiente acadêmico está se preocupando, e acertadamente, com os problemas da segurança naval do País. Este é o caminho correto para que as decisões tomadas pelos políticos, seus discípulos no futuro, compreendam com exatidão o valor e a necessidade de dispormos de Marinha atualizada e eficiente.

A MARINHA DE OUTRORA

AS LIÇÕES DE ONTEM PARA A MARINHA DE HOJE E DE AMANHÃ

– A Guerra do Paraguai (Parte XVII)
– Contratorpedeiro *Santa Catarina* – Controle de avarias
– Presidente da República a bordo do Cruzador *Barroso*



A GUERRA DO PARAGUAI (XVII)

escrita durante a luta por quem dela fez parte

A Biblioteca da Marinha possui em seu acervo, entre muitas obras classificadas como raras, uma coleção interessantíssima e de grande valor histórico, encadernada, de vários volumes da revista *Semana Illustrada*, do período de meados de 1865 até meados de 1869, cobrindo, portanto, toda a Guerra do Paraguai.

Nela encontramos inúmeros textos e desenhos de "correspondentes de guerra", na verdade oficiais que lutavam na frente de combate e mantinham correspondência com a revista, descrevendo o que viam e vivenciavam.

A *Revista Marítima Brasileira* julgou de especial importância que tais artigos e desenhos fossem publicados para torná-los conhecidos de um público maior.

Assim, desde a edição do 1º trimestre de 2004, os nossos leitores tiveram o privilégio de conhecer, basicamente em ordem cronológica, artigos devidamente ilustrados, de autoria de quem estava no fragor das batalhas (a grafia da época foi preservada).

Nesta edção completamos a publicação do conjunto de cartas do **Leva-Arriba**, na verdade **Antônio José Victorino de Barros** (*Dicionário de Pseudonymos* – Livraria J. Leite, 1929, Rio de Janeiro).

É justo que se enalteça a iniciativa do Serviço de Documentação da Marinha (SDM) em ter preservado os exemplares da *Semana Ilustrada*. Nesse sentido, destacam-se os trabalhos da Biblioteca e do Departamento de Arquivos, especialmente dos técnicos que trabalharam na microfilmagem desse valioso material, facilitando a sua consulta pelos pesquisadores e demais interessados. É válido ressaltar, também, a colaboração de **Dorita Dias Couto Ribeiro**, que transcreveu com minúcia os textos aqui publicados, e, como não poderia deixar de ser, a iniciativa do nosso colaborador benemérito **Vice-Almirante (Refº) Luiz Edmundo Brígido Bittencourt**, que idealizou o resgate desses textos tão importantes para a memória da Marinha e do Brasil.

CORRESPONDÊNCIA durante a GUERRA do PARAGUAI

Esquadra Encouraçada
Semana Ilustrada
Villeta, 26 de Dezembro de 1868
Meu caro Doutor,

As auras da felicidade continuam a afagar as armas do Imperio. Desde o dia 6 repetidos e brilhantes triumphos são novo realce aos que ellas teem alcançado na lucta titanica, de que a historia se ha de occupar debaixo da epigraphe – Guerra do Paraguay.

Em menos de mez o nosso exercito, com o denodo do seu chefe, a intrepidez de seus benemeritos officiais e a coragem typo de seus soldados, tem escrito a ferro e fogo tantas epopéas quantos são os combates e as batalhas, em que heroicamente pelejaram nesse curto espaço de tempo.

A esquadra reconhece e proclama estas verdades e o pregão dos bravos marinheiros, que a compõem, é juiso de muita competencia, porque a esquadra, nas agoas do hoje quasi libertado Paraguay, não sabe invejar actos de bravura, provas de pericia, factos de abnegação e lances de patriotismo. De tudo isso fornece largos exemplos aos contemporaneos para admiração dos vindouros.

Mas por isso mesmo que são tantos e tão assignalados os triumphos, é que elle

tem custado ondas de sangue precioso. Contam-se sete mil praças fóra de combate.

Em compensação Lopez acha-se reduzido a pouco mais de mil homens.

Angustura está cercada, a communicação de Palmas aberta pelo lado do Paraguay e por consequencia em linha recta. Antes pois de findar o anno da impertinente *vovó*, a horda de barbaros, que ha quatro annos desbastamos, ficará completamente anniquilada. Se o Atila paraguayo escapar, os hunos, que desgraçou, não o acompanharão.

Só na esquadra ha 455 prisioneiros, dos quaes trinta e quatro officiaes e 17 sargentos.

Os coroneis Serrano e Gozales estão no *Princeza*.

Serrano é amigo do peito, confidente de Lopez e principal executor de sua alta justiça. Fino qual lã de kagado, simula para comnosco muita amisade e submissão. Entretanto conversando em guarany com um de nossos praticos, disse-lhe "os malditos macacos mataram a flôr dos paraguayos, não ha mais Paraguay – a guerra está acabada".

A excepção dos macacos, concordo com o prisioneiro. O diabo tem carregado, nestes 21 dias uns dez ou doze mil apaniguados do dictador em apparatoso comboy com *el Obispo Palacios*, definitivamente fusilado, para *no mas volver al mundo*, no dia 20 do corrente, apenas nosso exercito cercou Lomba Valentina, onde se aloja o monstro.

A guerra portanto parece querer dizer-nos adeus. Póde-se ir com as seiscentas mil bombas, que tem feito estourar; não nos deixa saudades.

Quisera ver por aqui, meu caro Dr., os melhores generais e almirantes da Europa e dos Estados Unidos. Haviam de fazer menos do que temos feito se não fizessem completo *fiasco*.

O illustre marquez de Caxias tem-se portado como o mais bravo do exercito.

Perdidos muitos dos nossos chefes, reproduz-se por toda parte; sua espada brilha á frente dos soldados, acha-se onde está o perigo. Ha dias passou 20 horas á cavallo sem comer e debaixo de copiosa chuva.

Os generaes Argollo e Gorjão acham-se ainda com o almirante. Herval está em terra defronte de nós.

Ha perto de trez mil feridos em Villeta, quasi exclusivamente tratados pelos medicos da esquadra com a humanidade, disvelo e mestria, que distinguem estes verdadeiros sacerdotes da caridade, dos quaes é Pontifice o benemerito Dr. Carlos Frederico.

Tem o valente e illustrado Visconde de Inhauma coadjuvado com toda a dedicação o digno general em chefe.

A passagem do exercito para Santo Antonio é manobra, que louvaria a mais disciplinada esquadra.

Não deve, porém, o paiz desconhecer os prestimos de mais dous athletas da esquadra – os chefes Alvin e Barão da Passagem, aquelle provendo os meios de acção e ao serviço economico e este dirigindo os movimentos de guerra na galharda divisão sob o seu commando.

Conversemos agora, Dr., a respeito da fuga, captura ou refugio do feroz Lopez, posto fóra da lei da humanidade pelo Sr Washburn e por elle declarado – inimigo do genero humano.

Lopez não é um despota commum, é tyrano de fibra crudelissima, sanguinario sem rival, exterminador de seu proprio paiz e causa principal senão unica dos prejuisos de trez nações, provocadas por elle a luta caprichosa somente para ostentar-se o equilibrador das republicas sul-americanas.

Como punil-o? É a questão a resolver.

Se o feroz dictador succumbir na fuga asphyxiado pelo malôgro das ambições, ou por uma bala de quem lhe for no encalço, está tudo acabado. Responderá somente á Justiça Divina, porque morrer sem processo ou julgamento não é responder á justiça dos homens.

Capturado pelo Brasil, ou refugiado em paiz estrangeiro, a diplomacia deve fazel-o julgar por um Jury composto de Juizes de todas as nações cultas.

O *veredictum* do Jury pode e deve ser util á humanidade em geral.

30 de dezembro – Felizmente ainda tenho occasião de dar-lhe a ultima e mais importante novidade.

Angustura rendeu-se depois de intimada a guarnição. A intimação foi a Minerva sahida de dous cerebros; quando o almirante a communicou ao general em chefe já este ruminava a idéa, segundo referiu.

Seja, porém, a iniciativa de quem for, jaz por terra o ultimo reducto do terrivel dictador.

Qual o antigo Martins de Freitas quiz o commandante Lucas Carrilho ver se Lopez se havia com effeito retirado da Lomba Valentina. Viu pasmado as eloquentes provas da derrota e fuga precipitada do feroz marechal e crêo piamente como S. Thomé.

Comtudo pediu espera e para não depor as armas sem alguma perfidia de moda paraguaya, atrahiu com bandeira branca um nosso monitor junto as baterias de Angustura e fez-lhe fogo a valer.

Depois quiz virar o feitiço contra o feiticeiro, ultima demão á deslealdade.

Temos com a rendição mais uns mil e tantos prisioneiros e desesete peças de grosso calibre.

Diga aos marechaes e almirantes de lá que se quizerem mais venham cá buscar. A occasião é propicia.

Leva-arriba.

★
★ ★

Esquadra Encouraçada

Semana Ilustrada

Assumpção, 14 de Janeiro de 1869

Meu caro Doutor,

Está concluida a missão do Leva-arriba.

Commetendo a empreza de relatar com a indispensavel fidelidade e a maior independencia os factos navaes da Guerra do Paraguay, o ignorado correspondente nunca se appartou do seu programa.

Ahi ficam nas columnas da *Semana Illustrada* registrados todos os feitos memoraveis da esquadra sob o commando em chefe do benemerito visconde de Inhaúma.

Não foram descriptos em linguagem pomposa, em phrase campanuda; mas, em compensação, o povo os comprehendem, porque para o povo, que gosta de dicções singelas, é que o Leva-arriba escreveu.

Penna mais apta nas lidas da escripta e mais victoriosa nas batalhas das narrativas, póde thomar por theses as missivas da esquadra, dar-lhes o necessario desenvolvimento e assim compor um poema superior aos dos argonautas, superior sem duvida, meu caro Dr., por isso que, se aquelles arrojados navegadores commandados por Jason conquistaram o velocino, os nossos não menos arrojados marinheiros, sob a direção asisada e iniciativa sempre opportuna do almirante visconde de Inhaúma, alcançaram, nas gigantescas difficuldades, que venceram, alto renome para o paiz e immorredoura gloria para si.

D'ora avante o Brazil ha de merecer mais attenção dos seus visinhos do Prata e de todos os povos americanos, que fallam e gaguejam a lingua de Calderon de La Barca, assim como melhor conceito dos Estados europeus, que tão pouca benevolencia dispensam ao Imperio do Cruzeiro.

Os ultimos *buques d'el Supremo* lá se ficam a pique no *Manduvirá*.

Ninguem sabe onde esse verdugo abominavel achou abrigo. Crê-se que esteja em algum recesso da cordilheira, como se crê que ande caminho da Bolivia em demanda de navio, que o transporte ao velho continente da Europa.

Desejo tanto ver o exterminador do Paraguay punido e completa assim a vingança das insolitas offensas, que nos irrogou, desejo tanto não vel-o, no meio das grandezas e ostentações compradas com os milhões que extorquio, zombar das victimas immoladas por seu furor, que às vezes até me supponho aspirante a sanguinario.

Sei que o exercito e a esquadra desempenham explendidamente o honroso mandato – a desafronta dos brios nacionaes, mas quero o malvado Solano fóra do Paraguay e punido como réo de enormes crimes provados; sem este contrapeso não se satisfaz a balança dos meus desejos.

A esquadra não póde perseguil-o nas montanhas, onde se acoutou.

A missão da esquadra vae reduzir-se á policia dos rios, a evitar a construção de novas fortificações, a proteger as povoações ribeirinhas e a fazer tambem a sua diplomacia no gosto do sabio Orlan.

Apanhe-o o exercito, erga-se um novo barão do Triumpho, a nata dos paladinos; e, preso o scelerato, seja processado e punido em Assumpção.

E immensamente criminoso e não deve ficar impune.

Não ha mais guerra. Ha difficuldades de paz e a maior é a liberdade de Lopez.

Á fera do Paraguay, briosos e denodados campeões do exercito!

Coroae a vossa obra.

Saude e felicidade, Dr.

Guarde um amistoso aperto de mão para o amigo que ninguem conhece e que pela ultima vez se assigna

Leva-arriba.

★

★ ★

Notícias da Esquadra

Semana Illustrada

Apontamentos,

Aproveitando a partida do vapor *Anicóta* faço estas linhas para noticear-lhe que, graças aos cuidados de uma repartição que temos em Montevidéo com muitos empregados, e em que o seo Chefe é um verdadeiro janota, apezar de já contar seos 40 janeiros, hia a esquadra sentir a falta de mantimentos se não fossem as acertadas providencias tomadas pelo Commandante em Chefe, pois que, tendo-se concluido a 30 do passado o contracto celebrado entre aquella repartição e o fornecedor Zalduandi, até hoje não consta quem seja o substituto d'elle.

Só se póde attribuir a esquecimento este proceder para com a esquadra, que actualmente deve estar em constante movimento cursando os pontos mais importantes do rio Paraguay, para que o tyranno Lopez não se escape impunemente, como talvez deseji.

Acha-se já no exercito, o Tenente-Coronel Porto Carrero, que acaba de chegar de Matto Grosso, no vapor *Charrua*. Vem elle com boas desposições, visto que trouxe numerosa família! É signal evidente que quer empregar-se em operações activas de guerra.

O vapor *Payssandú* foi dispensado do serviço do exercito, e o *Itapicurú* vae ser empregado em conduzir o gado, que tem de formar um grande deposito em Pirajú, que

julgo ser para as primeiras operações; pois o moço Principe tem desejos de acabar com a festa o mais breve possivel, e de seo lado tem elle o conselheiro Eliziario que com a esquadra tem sido um importante auxiliar, por ser um velho de vontade e energia.

Nestes dias tem chegado para cima de dois mil cavallos e mulas para o exercito.

A esquadra fretou uma barca franceza que está carreganndo os projectis e peças que existem em quantidade em depositos da esquadra e que são agora aqui desnecessarios. Agora é que ahi hão de pasmar da quantidade de munições que havia na esquadra e por isso nada lhe faltou: ella sempre teve até para ceder ao exercito.

Assumpção, 22 de Julho de 1869

* * *

Como lhe noticiei na anterior, de 22, continua-se á espera de mantimentos para a esquadra, que por ora não tem soffrido necessidades: o fornecedor ou seu fiador já se apresentou aqui, é o Sr. Miguel Carlos Corrêa Lemos, 1º tenente reformado, porém parece que veio ainda observar estes logares, e então providenciar nas remessas de mantimentos! De tudo isso o unico culpado é a tal repartição, que não sei qual o prestimo que tem, porque dos contractos por ella feitos em Montevidéo são sempre mais caros os generos, comparados com as compras realizadas no logar em que está a esquadra; e isto não é d'agora, data de sua instituição.

O brigadeiro Portinho afinal appareceu no Tebicuary, onde está em communicação com o chefe Lomba, que novamente para alli foi em exploração do rio e protecção á divisão.

Felizmente o encouraçado *Silvado*, que encalhára em cima de umas pedras em frente ao Monte-Alto, acima de Assumpção, e, que tendo recebido muita agua provenientes dos rombos feitos em seu casco, causava receio, acha-se salvo, graças aos esforços do commandante e guarnição do mesmo navio, coadjuvadas pelas do *Colombo*, *Bahia* e *Araguay*, e pelo praticomor Etchbarne.

Os nossos amigos em Assumpção, já cantam hosanas por *um encouraçado de menos*! Anunciaram-o completamente perdido, e não duvido que algum telegramma de Buenos-Ayres dê tal noticia, para ser levada até ahi.

A 24 seguio para Corumbá o aviso *Filippe Camarão* com as malas para a provincia de Matto-Grosso; isto prova como a esquadra faz o serviço de communicação com aquella provincia. O *Vassimon* chegou dessa côrte a 23 e o *Werneck* no dia 24 de manhã, sahindo o *Camarão* á noite, carregado de objetos para o arsenal de marinha de Cuyabá.

O encouraçado *Bahia* que guarda a bocca do Manduvirá agarrou um paraguayo que vinha rio abaixo em uma balsa de couro.

Sua Alteza o Sr. Conde d'Eu desejando fazer economias, mandou também dispensar do serviço do exercito o vapor *Tigre*, ficando somente ocupado no transporte de cavallos do Alto Paraná, o vapor *Desesseis de Abril*, e na remoção do hospital e commissões ligeiras o *Guaycurú*.

Veio de cima o *Silvado* e procurou fundear dentro do ancoradouro, onde facilmente pode fazer os reparos que necessita.

Nosso ministro continua a mostrar interesse pela esquadra; acabam de chegar no *Werneck* duas magnificas lanchas a vapor, que com as existentes sóbem ao numero de 12, proprias para certos serviços, principalmente dentro dos rios Jejuy, Tebicuary, Manduvirá, Salado, etc., etc.

Em 30 de Julho de 1869

CONTRATORPEDEIRO *SANTA CATARINA*
CONTROLE DE AVARIAS

Em edição anterior desta revista, relatei atuação do Contratorpedeiro (CT) *Santa Catarina* – o Tigre do Caribe – na área de comunicações. Reporto-me, agora, ao Controle de Avarias – CAV.

Estava eu de serviço no início do ano de 1969, com o navio na bóia fronteiriça ao Cais Norte do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), ocasião em que vinha ocorrendo a Inspeção de Eficiência sob o controle do Comando do 1º Esquadrão de Contratorpedeiros, a despeito do sucesso que o navio acabara de ter no "Shakedow" da Marinha americana, em Guantánamo.

O CT *Santa Catarina* estava na bóia justamente porque no dia seguinte deveria ser submetido à inspeção de CAV ao largo. Naquela noite, por volta das 2 horas da madrugada, fui acordado pelo contramestre, que me informava estar havendo um incêndio no CT *Mariz e Barros* e que já pedira apoio de Socorro Externo pela fonia da Esquadra que interligava todos os navios.

De pronto, mandei que tocasse reunir para o grupo de CAV e Socorro Externo que estava de serviço, cujo líder era o Cabo Lima, que, por suas qualidades, estava qualificado por seu encarregado, o então Capitão-Tenente Lusitano, a fazer serviço que competia a sargento.

Em menos de dois minutos o grupo estava formado na tolda, e eu, tendo confirmado a necessidade do CT *Mariz e Barros*, determinei o embarque na nossa lancha, que seguiu incontinênti para aquele navio amarrado em bóia próxima.

Lá chegando, o grupo de CAV do *Santa Catarina* assumiu o controle da situação e em pouco tempo debelou o incêndio que ocorria na bandeja da caldeira. O CB Lima, por meio da fonia, manteve-me informado da situação, solicitando apenas o envio de refil para as máscaras contra gases.

Cerca de uma hora após, nosso grupo voltou para bordo com a missão cumprida. Aproveitei o tempo até a alvorada para preparar relatório do ocorrido ao meu comandante. No início da manhã, quando a comissão de inspeção chegou a bordo, comandada pelo então Capitão-de-Mar-e-Guerra Aratanha, e tomou conhecimento do fato, nosso chefe não teve dúvidas e, de pronto, considerou o navio aprovado em CAV e, para deleite da tripulação, mandou tocar licença para o navio, que assim desfrutou daquele inesperado feriado, resultado da competência e da eficiência demonstradas pelo seu grupo de CAV e Socorro Externo.

RONALD CARDOSO GUIMARÃES
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Refº)

PRESIDENTE DA REPÚBLICA
A BORDO DO CRUZADOR *BARROSO*

O Presidente da República Juscelino Kubitschek de Oliveira embarcou no Cruzador *Barroso* por duas vezes: a primeira, em viagem do Rio para Santos, no dia 29 de janeiro de 1957. À noite, houve exercício de tiro antiaéreo e o Presidente pôde verificar a eficiência dos aspirantes da Escola Naval no guarnecimento dos canhões das baterias secundária e antiaérea do cruzador.

Os aspirantes da Turma Dedo (CN-54, EN-56) não decepcionaram e tiveram ótimo

desempenho naquele exercício de tiro sobre granada iluminativa.

O então aspirante João Carlos Guaraná Cruz Santos (2001) foi convidado para o jantar que o comandante-em-chefe da Esquadra, Vice-Almirante Carlos da Silva Carneiro, ofereceu ao Presidente e presenciou a manifestação de Juscelino em dotar a Marinha com um porta-aviões – concretizada mais tarde com o nosso *Minas Gerais* (A-11).

Cruz Santos, no dia seguinte pela manhã, encontrou Juscelino sentado em um banco de madeira que ficava junto a torre 3, ao lado de outros aspirantes. O presidente acedeu ao pedido de Cruz Santos e permitiu a fotografia que, recentemente, passou a fazer parte do acervo do Museu Juscelino Kubitschek, situado na Capital Federal.

Em janeiro de 1960, Juscelino mais uma vez honrou o *Barroso* com seu embarque, dessa vez na viagem a Portugal para as Comemorações Henriquinas. Na ocasião, ele embarcou com o navio fundeado em frente a Sesimbra – Portugal, com sua família, para ser recepcionado pelo governo português, no Terreiro do Paço, às margens do Rio Tejo, como convidado de honra.

Várias Marinhas representaram os seus países naquela festividade, mas o Presidente do Brasil teve grande destaque nas cerimônias e eventos programados pelo Governo de Portugal.

O Cruz Santos e o Corrêa, atual diretor da *RMB*, estavam presentes nas duas viagens, a primeira como aspirantes e a segunda como segundos-tenentes, já servindo no excelente e saudoso cruzador.

NECROLÓGIO

† AE Carlos Auto de Andrade
† CMG Paulo Vaz de Mello
† CMG Carlos Oliveira Fróes
† CMG Waldes Antônio da Cunha
† CMG Júlio Cesar Calazans Digiácomo
† CMG Aércio Flávio Pereira Duarte
† CMG (FN) Vicente Dias C. Aroeira Neves
† CMG (Md) Antônio José dos Santos
† CMG Sydney Gallieta da Silva
† CMG (FN) Luiz Carlos de Almeida
† CMG (IM) Sérgio Gomes Taveira
† CT (A-FN) Moisés Fernandes dos Santos

CARLOS AUTO DE ANDRADE

★ 21/01/1920
† 02/11/2007

Carlos Auto de Andrade, nasceu no Rio de Janeiro, DF, filho de Gilberto Goulart de Andrade e de Virgínia Auto de Andrade. Ingressou na Escola Naval em 05/04/1937, graduando-se como guarda-marinha em 24/12/1941, seguindo-se as promoções a segundo-tenente (16/10/1942), a primeiro-tenente (30/06/1944) e a capitão-tenente (09/05/1946). Foi promovido a capitão-de-corveta em 15/12/1952, a capitão-de-fragata em 24/06/1958 e a capitão-de-mar-e-guerra em 18/08/1965, sempre por merecimento. Alcançou o almirantado em 23/09/1969, sendo promovido a vice-almirante em 31/03/1973 e a almirante-de-esquadra em 25/11/1975. Passou para a reserva remunerada em 28/12/1979.

Em sua carreira exerceu seis comandos: Contratorpedeio *Paraná*, Cruzador *Barroso*, Força de Contratorpedeiros, Força de Transportes, Esquadra e Operações Navais.

Comissões: Navio-Escola *Almirante Saldanha*; Corveta *Camocim*; Força Naval do Nordeste; Comando Naval Brasileiro em Miami; Contratorpedeiro *Baependi*; Base Naval do Recife; Centro de Instrução Almirante Wandenkolk; Encouraçado *Minas Gerais*; Navio-Escola *Duque de Caxias*; Corveta *Ipiranga*; Escola de Guerra Naval; Centro de Informações da Marinha; Gabinete do Ministro da Marinha; Adido Naval às Embaixadas do Brasil em Paris e Haia; Comando do 3º Distrito Naval; Capitania dos Portos de Pernambuco (Capitão dos Portos); Contratorpedeiro *Paraná* (Comandante); Cruzador-Ligeiro *Barroso* (Comandante); Comando da Força de Contratorpedeiros (Comandante);

Comando da Força de Transportes da Marinha (Comandante); Diretoria de Portos e Costas (Diretor); Comando-em-Chefe da Esquadra (Comandante); Diretoria-Geral do Pessoal da Marinha (Diretor); Comando de Operações Navais (Comandante); Secretaria-Geral da Marinha (Secretário-Geral) e Estado-Maior da Armada (Chefe).

Em reconhecimento aos seus serviços, recebeu inúmeras referências elogiosas e foi condecorado com as seguintes medalhas:

Medalha de Serviços de Guerra com 2 estrelas; Medalha da Força Naval do Nordeste; Ordem do Mérito Naval (grau Grã-Cruz); Ordem Nacional do Mérito (Grau Grande-Oficial); Ordem do Mérito Militar (grau Grande Oficial); Ordem do Mérito Aeronáutico (grau Grande-Oficial); Medalha do Mérito Judiciário Militar (Grau Grã-Cruz); Ordem do Mérito do Trabalho (Grau Grande-Oficial); Medalha Militar de Ouro com Passador de Platina; Mérito Naval de Serviços Distintos; Medalha Mérito Tamandaré; Medalha Mérito Marinheiro (2 âncoras); Medalha do Pacificador; Medalha do Mérito Santos Dumont; Cruz do Mérito Naval de 2ª Classe com Distintito Branco da Armada Espanhola; Medalha Naval Comemorativa do 5º Centenário da Morte do Infante Dom Henrique – República Portuguesa; Ordem Militar de Avis (Grau Grande-Oficial) – República Portuguesa; Ordem Naval Almirante Padilha (Grau Grã-Cruz) – República da Colômbia; Medlha Grande Estrela ao Mérito Militar – República do Chile; e Ordem do Mérito de Brasília (Grau Grã-Cruz).

À família do Almirante Carlos Auto, o pesar da *Revista Marítima Brasileira*.

Expressamos o pesar às famílias dos seguintes assinantes da *RMB*:

CMG 37.3740.10 – Paulo Vaz de Mello	★ 10/04/1921	† 19/12/2007
CMG 51.1018.15 – Carlos Oliveira Fróes	★ 27/07/1931	† 29/10/2007
CMG 53.1074.11 – Waldes Antônio da Cunha	★ 05/06/1934	† 01/01/2008
CMG 53.0165.13 – Júlio Cesar Calazans Digiácomo	★ 20/08/1936	† 20/11/2007
CMG 56.0042.14 – Aércio Flávio Pereira Duarte	★ 22/07/1939	† 02/10/2007
CMG (FN) 56.0119.11 – Vicente Dias C. Aroeira Neves	★ 11/11/1937	† 11/12/2007
CMG (Md) 58.0039.24 – Antônio José dos Santos	★ 19/07/1932	† 06/12/2007
CMG 66.0067.16 – Sydney Gallieta da Silva	★ 03/03/1949	† 10/12/2007
CMG (FN) 67.1032.19 – Luiz Carlos de Almeida	★ 06/08/1948	† 06/11/2007
CMG (IM) 67.1014.11 – Sérgio Gomes Taveira	★ 13/12/1948	† 19/10/2007
CT (A-FN) 82.0732.61 – Moisés Fernandes dos Santos	★ 19/03/1964	† 24/12/2007

O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL

As histórias aqui contadas reproduzem, com respeitoso humor, o que se contava nas conversas alegres das praças-d'armas e dos conveses. Guardadas certas liberdades, todas elas, na sua essência, são verídicas e por isso caracterizam várias fases da vida na Marinha.

São válidas, também, estórias vividas em outras Marinhas.

Contamos com sua colaboração. Se desejar, apenas apresente o caso por carta, e-mail (deolinda@sdm.mar.mil.br) ou por telefone (Comandante Corrêa): (21) 2524-9460.

O CABO "VIGÁRIO"

No 2º Pelotão da 2ª Companhia de Fuzileiros Navais (CiaFuzNav) do Batalhão Humaitá, sediado na Ilha do Governador, Rio de Janeiro, servia um cabo de origem nordestina, mais precisamente da cidade de Caicó (RN), o Cabo Machado, que tinha o apelido de Vigário. Ostentava este apelido pelo fato de ter permanecido parte de sua juventude num seminário antes de entrar para o Corpo de Fuzileiros Navais, e também devido à calvície acentuada na parte superior da cabeça, bem ao estilo dos padres franciscanos. Mantinha o Cabo Machado uma conduta excepcional e pautada nos ensinamentos que carregava consigo desde os tempos em que sua maior arma era a Bíblia Sagrada, segundo ele mesmo fazia questão de divulgar.

Deste modo, no Batalhão ninguém conhecia o Cabo Machado, mas sim o Cabo Vigário ou, mais simplesmente, o Vigário. Ao final da Fase III do adestramento, no ano de 1972, o Batalhão Humaitá participava de mais uma Operação Dragão, no litoral do Espírito Santo, na região de Itaoca, e este autor comandava o mencionado Pelotão. No dia D+1, após conquistarmos a cabeça-de-praia, recebemos ordens para nos incorporarmos ao pessoal da Divisão Anfíbia, que realizava uma Operação Aciso, muito comum quando fazíamos exercícios na região. Como os leitores têm conhecimento, nesse tipo de atividade faz-se de tudo um pouco: atendimento médico-odontológico, pintura de escolas, melhoria das estradas vicinais existentes, melhoria das condições sanitárias, enfim tudo o que a população me-

nos favorecida não tem acesso por residir no interior, sem os recursos da cidade. Além de marcarmos presença, garantimos assim a simpatia da população e as amizades dos residentes no local da Operação.

Recebemos a missão de recuperar uma Escola Municipal próxima ao município de Cruzeiro do Sul, o que incluía tudo, desde pintura até rede elétrica e hidráulica, passando por carteiras escolares e quadro-negro. E nessa hora o Vigário era de uma enorme ajuda, pois também era um excelente "faz-tudo". Era o que chamávamos de "pau-pra-toda-obra", e num Batalhão sempre dispomos de oito ou dez militares desta estirpe, que constituíram muitas vezes a mão-de-obra responsável pela construção das próprias unidades, pois os batalhões de Fuzileiros Navais começaram com apenas barracas de lona e nada mais!

As atividades seguiam com o empenho de todos, e o Cabo Vigário, sempre muito solicitado, desdobrava-se para atender a todas as necessidades. A própria direção da Escola aproveitava para colocar em dia os reparos que não haviam sido feitos por quem de direito. Era Vigário pra cá e Vigário pra lá, de modo que o Cabo andava na boca de todos, inclusive das professoras e serventes. E o Vigário aproveitava para falar da Bíblia, dos ensinamentos, do exemplo a ser dado, da fraternidade e da amizade. Enfim, além de excelente militar, também era muito querido por todos, por ser um homem de Deus, como costumava dizer. Todas estas características, aliadas ao seu aspecto físico, faziam do Vigário quase um padre!

Ao final de um dia estafante de atividades, encontrava-me na secretaria da escola acertando os detalhes do próximo dia quando, por volta das 18 horas, ouvi uma balbúrdia seguida de negativas meio desajeitadas do Cabo Vigário, que, no pátio da escola, tentava explicar alguma coisa para uma senhora. Dirigi-me até o local e encontrei a referida senhora, sua filha, um rapaz e o Vigário. O Cabo Vigário estava numa situação difícil, pois tentava explicar que na realidade não era padre e que Vigário era somente um apelido.

Entrei na conversa e perguntei qual era a dúvida daquela senhora, obtendo a seguinte "prosa":

– Seu moço, eu quero que o Seu Vigário faça o casamento de mia fia com este safado, pru modo de que as coisa fique dereito. Os dois véve junto há um tempão e nada di casá!

Foi difícil convencer aquela pobre criatura do interior que o Vigário não era o vigário que ela pensava, pois ela não se conformava que os "milicos", que faziam tanta coisa boa nas escolas e para a população, não conseguiam casar as pessoas que precisavam de casamento!

Colaboração de:
ADIRSON FAVARIN WALTER
Capitão-de-Mar-e-Guerra (RM1/QC-FN)

"CABO-TAXISTA", OU "TAXISTA-CABO"?*

O velho táxi, com aspecto de que já apresentara mil defeitos, ao revelar barulhos e "grilos" em profusão, acentuados pelas mal pavimentadas ruas da cidade, iniciou mais uma corrida, transportando o preocupado passageiro.

– Para onde vamos? – perguntou o taxista.

– Vou visitar um estimado amigo, que está numa casa de saúde, aqui mesmo na Zona Sul. Ele foi atropelado por um desses muitos inconseqüentes *motoboys* que an-

* N.A.: Esta crônica se baseia em fatos efetivamente ocorridos na vida real.

dam fazendo loucuras por aí, trafegando impunemente sobre as calçadas para, inclusive, praticarem audaciosos assaltos, deixando suas vítimas, atônitas, sem saberem para quem apelar.

– É estressante conviver com a impunidade, senhor, mas qual é o nosso destino?

– Casa de Saúde Santa Feliciana. Não se preocupe, porque conheço bem o caminho para chegarmos lá – respondeu o passageiro.

Do alto-falante do surrado táxi soava uma música com suspeita qualidade de som, conhecida, havia muito, do agora curioso passageiro.

– Aumente um pouco o volume – pediu ele, na esperança de aliviar a preocupação que carregava.

– Pois não – respondeu o taxista, em tom cordial.

Ouvia-se original arranjo da famosa *Aquarela do Brasil*, do nosso renomado compositor Ary Barroso, autor de imorredouras peças musicais, hoje consideradas grandes clássicos da música popular brasileira.

– Já tinha ouvido falar de Ary Barroso? – perguntou o passageiro. Foi ele quem compôs esta obra-prima.

– Não, senhor, para ser sincero.

– Pois é, seus versos ficaram imortalizados em sonoras melodias e empolgaram a geração que teve oportunidade de conhecê-lo, enquanto em vida. Era uma figura singular. Onde você conseguiu esta gravação?

– Chama-se "Fuzileiros em noite de gala" e foi produzida pela Banda de Música do Corpo de Fuzileiros Navais, organização na qual servi, apesar de ter entrado para a Marinha como marinheiro. Como toco clarinete, por pendor inato com que nasci para a música, cheguei a ser sondado para fazer parte daquele conhecido grupo de músicos.

– Interessante essa passagem da sua vida. Por coincidência – disse o passageiro –, também tive o privilégio de servir à Marinha, instituição à qual muito devo pelo que sou, sei e tenho.

– O senhor foi oficial do Corpo de Fuzileiros Navais?

– Não, do Corpo da Armada, mas sou admirador incondicional do nosso Corpo de Fuzileiros Navais. Faz muito tempo, pedi reserva.

– Então o senhor se desligou do serviço ativo já oficial superior?

– Exatamente.

– Que "casa", hein, "seu" comandante? Ouça agora a gravação que se segue, porque, imagino, vai lhe trazer agradáveis lembranças: é o toque de apito para autoridades, no momento em que são recebidas nas nossas organizações.

– Saudosos tempos – comentou o passageiro.

– Logo depois vamos ouvir dobrados maravilhosos. Como músico aficionado, sou "amarrado" neles. Minha mulher, nem tanto, por estranho que pareça. Um dia, chegou ao ponto de jogar no lixo um outro CD que eu tinha, de composição semelhante à deste, alegando que, por excesso de uso, já estava defeituoso.

– São todos meus conhecidos esses dobrados, desde anos inesquecíveis que já vão longe, como já disse – observou o passageiro.

A permanência na casa de saúde foi breve e algo melancólica. Coisa de 15 minutos, se tanto, tal o inconformismo do passageiro ao ver o velho amigo coberto por hematomas e, pior, desorientado no tempo e no espaço, dizendo coisas sem nexo por vezes.

Na saída, lá estava o "marujo-taxista", como fora combinado.

– Foi tão rápido, "seu" comandante. Pensei que a visita fosse mais demorada.

– Seria impossível. Entre muitas outras coisas, a Marinha nos ensina a sermos solidários, em especial quando estamos no mar. Mas, neste caso, a solidariedade que

mostrei estava tão dolorosa que achei melhor abreviá-la, sem, contudo, deixar de compartilhar, no íntimo, o sofrimento de um amigo que prezo tanto.

– Entendi. Infelizmente, aqui fora as coisas se passam de modo diferente. Eu era "cabo-de-esquadra" quando pedi baixa. Vinha, até então, fazendo carreira promissora. Meus colegas, sempre solidários, pediram, mais de uma vez, que eu avaliasse melhor minha intenção.

– E o resultado?

– Foi tudo inútil. Por falta de opção, naquele momento, tornei-me taxista. Não o permissionário, dono de seu próprio carro. Como tenho crachá de motorista auxiliar, trabalho para o titular da autonomia, a quem pago diária escorchante, pois lhe falta o sentimento nobre de solidariedade tão praticado nos meios militares.

– Você ainda é jovem e tem tempo pela frente – ponderou o passageiro, no intuito de tirar um pouco do peso da lamentação que acabara de ouvir.

A corrida ia chegando ao fim, quando o solícito "cabo-taxista", com certa emoção que não conseguira disfarçar na voz, pediu para tocar um pouco mais aquele mesmo CD.

– Esta, agora, eu separei como homenagem ao agradável encontro que tivemos, em condições tão inesperadas para mim. Tenho certeza de que a melodia é sua velha conhecida também.

– Vamos lá. Já sei. É o *Cisne Branco* – observou o passageiro.

Pena que o CD, que fora possivelmente "pirateado", apresentou colossal distorção de sons naquela trilha, logo nos primeiros acordes.

– Tá vendo o senhor, como se o estado do carro não bastasse, até este maldito CD ajuda a me tirar do sério.

– Calma, meu jovem. Essas coisas acontecem e nos causam risos depois que passam. Antes de nos despedirmos, gostaria de saber a razão pela qual você deixou a Marinha, se não for indiscrição minha.

– "Seu" comandante, para ser sincero, a culpada foi a minha mulher. Por força da formação que teve, não se cansava de dizer, através de inexplicáveis acessos de antimilitarismo, que "aquilo" não tinha futuro. Tudo culpa de professorzinho do tipo que há muito por aí, que não viu nada, só ouviu a versão que convém, entupiu-se de preconceitos e desinformação e virou dono da verdade.

– Que pena!

– Uma pena, concordo. Mas, em compensação, digo ao senhor, com toda a franqueza, foi graças à Marinha que me instruí e me fiz homem, tanto que hoje sou universitário e curso Matemática na PUC. Quando acabar – o que está próximo –, entrar em táxi, só como passageiro. Até um outro encontro. Vá com Deus.

Por convicção, o passageiro se viu impossibilitado de responder com um religioso amém.

Preferiu, a contragosto, o silêncio, intrigado que ficara sobre se fora transportado por um "cabo-taxista" ou um "taxista-cabo".

Concluiu pela segunda hipótese, ainda que um tanto decepcionado por ter deixado sem resposta as últimas palavras de seu atencioso interlocutor.

Afinal, que lhe custaria dizer um "amém" apenas formal, embora consciente de que aquela palavra litúrgica de aclamação pouco significaria para si próprio?

Mas, em seus pensamentos recônditos, desejou fervorosamente que os tempos por chegar pudessem abrir largos sorrisos para aquela alma simples, de personalidade forte e firme determinação, merecedora, portanto, de só encontrar, desde então para o futuro, apenas bons ventos e mares tranqüilos.

Colaboração de:
MARIO AUGUSTO CARDOSO CASTRO
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Refº)

ACONTECEU HÁ 100 ANOS

Esta seção tem o propósito de trazer aos leitores lembranças e notícias do que sucedia em nossa Marinha, no País e noutras partes do mundo há um século. Serão sempre fatos devidamente reportados pela nossa sesquicentenária *Revista Marítima Brasileira*.

Com vistas à preservação da originalidade dos artigos, observaremos a grafia então utilizada pela *Revista Marítima Brasileira*.

O NOVO MOTOR DOS NAVIOS

Parte V – "Resultados Práticos", jan./1908, p. 883-904,
Capitão-de-Corveta Caio de Vasconcellos

(...)

No nosso ultimo artigo fizemos a comparação entre o antigo e o novo motor dos navios, o que nos servio de ponto de partida para o assumpto do presente artigo, isto é: – Resultados praticos que devem justificar a preferencia do systema de machinas de turbinas para os navios da marinha de guerra.

Vimos que as machinas d'este typo ainda apresentavam algumas desvantagens que, salvo juizo mais autorisado, em nada infirmam a excellencia do systema; o que procuraremos demonstrar com os resultados seguintes:

1º – Velocidade superior, indispensavel nos navios de combate

Considerando que a mobilidade de uma força naval é um factor de grande importancia para a guerra, e sendo ella representada pela velocidade e duração do combustivel, quanto maior fôr essa mobilidade tanto mais proveitosa ella será para a estrategia e, portanto, para o successo de uma esquadra combatente.

A velocidade superior de uma esquadra sempre deu e ha de dar maiores probabilidades de victoria ao belligerante que a tiver; e isso desde o tempo da marinha á vela; porquanto a vontade de escolher a distan-

cia em que deva ser iniciada a luta estará do lado da velocidade superior, que dará a capacidade de offensiva; e não se deve perder de vista que a offensiva é uma das condições para a victoria.

(...)

Apezar de não sermos enthusiastas pela adopção de turbinas a vapor por nossos navios de linha, conforme nos pronunciámos no começo deste nosso pequeno trabalho, devido unicamente a razões de ordem financeira, convém registrar aqui as experiencias de machinas do Dreadnought, cujos resultados foram considerados bastante satisfactorios, nos primeiros dias de outubro do anno passado, e tanto que foi obtida mais meia milha além da exigida.

Houve quem augurasse uma marcha de 23 nós desde que fossem ensaiados novos helices.

(...)

Parte VI – "Vantagens desse motor para a Marinha de Guerra", mar./1908, p. 1.217-1.236, CC Caio de Vasconcellos

(...)

No preambulo do nosso estudo nos compremettemos a traçar uma orientação para o serviço das machinas a bordo dos navios de guerra, mui principalmente dos propulsionados por machinas de turbinas a vapor, procurando por esse meio proporcionar uma boa conservação ás machinas e caldeiras, principalmente a estas, de que está dependente a utilisação da maxima velocidade do navio.

Com a adopção do novo motor o pessoal das machinas poderá dar mais attenção e prestar maiores cuidados ás caldeiras, pelo facto de exigir a turbina poucos cuidados e reparos.

As machinas dos nossos navios de guerra muito deixam a desejar relativamente a esse ponto.

O chefe de machinas apresenta-se a bordo para tomar posse deste cargo sem que precedam experiencias por meio das quaes melhor fique conhecendo o estado em que as recebe, havendo apenas um inventario da sua carga e do mesmo modo as entregando ao seu sucessor.

Si se creasse um systema de premios em favor do chefe de machinas e do pessoal, pelos bons resultados que apresentassem nas experiencias e si o novo chefe de machinas se empossasse do seu cargo depois das experiencias das machinas, os resultados seriam outros; as machinas se conservariam em perfeito estado e o pessoal melhor ficaria conhecendo-as e com mais amor cuidaria das suas machinas e caldeiras. Este systema de premios seria fartamente compensado pela economia resultante do menor numero de accidentes, além de se ter os navios sempre promptos.

(..)

Vemos, por conseguinte, que enorme superioridade indiscutivel resultaria do emprego do motor de turbinas, pois sabemos que as caldeiras são geralmente damnificadas pelos oleos e materias graxas provenientes dos cylindros, por não se ter até hoje inventado apparelhos separadores ou purificadores, que isentem completamente a agua da condensação dessas materias corrosivas e inimigas sérias das chapas e tubos das caldeiras e dos condensadores.

Além disso, para uma mesma força de machina, as turbinas exigem um menor numero de caldeiras que as machinas de embolo. Isto também ficou provado.

Parece-nos que a adopção, cada vez mais generalisada, das caldeiras multitubulares, e principalmente de certos typos particulares destes geradores, permittiria dar uma solução prompta a esse desideratum dos mais importantes.

(...)

Terminado este estudo, fazemos votos para que os factos acima possam contribuir para a adopção das turbinas a vapor nos navios de tonelagem média e nos destroyers e torpedeiros da nossa renascente marinha, por estarmos convencidos da mui proxima, si não actual, victoria das turbinas sobre as machinas de embolo, o que para nós não é duvidoso.

NOTAS SOBRE TORPEDOS

O novo torpedo BR/33 – Aquecedor de ar, systema "Gesztezy"
jan./1908, p. 937-949, Segundo-Tenente L. Neves

Como são já passados mais ou menos dez annos depois que a nossa marinha recebeu a ultima encommenda de torpedos, feita á casa Whitehead desta cidade, e só ha poucos dias que se firmou o contracto para a construcção de 20 torpedos, pensamos não serem fóra de proposito algumas notas sobre o que se faz presentemente nas officinas Whitehead; notas ligeiras e sem a menor pretenção descriptiva, para o que nos faltaria competencia.

Como é natural, nesse intervallo de tempo diversas teem sido as modificações introduzidas nos torpedos, com o fim de dar-lhes maior alcance, mais justeza no tiro e facilitar o seu manejo, tornando mais simples os seus machinismos.

Quanto a essas modificações, nos referiremos em confronto com o typo BR/20, que era até pouco tempo o mais moderno em uso na nossa marinha.

(...)

ARSENAES FLUCTUANTES; PONTOS DE APOIO MOVEIS

Seção Revista de Revistas, jan./1908, p. 973-978

Aos olhos do publico o poder naval de uma nação manifesta-se, especialmente, pelo desdobramento de bella esquadra; os iniciados, porém, exigem mais alguma cousa e, antes de formular qualquer opinião, fazem questão de conhecer os arsenaes e os recursos de que estes dispõem.

Não basta construir e tornar aptos a navegar poderosos couraçados; torna-se mister renovar-lhes o carvão após qualquer travessia, refazer-lhes as munições em seguida aos combates, limpar-lhes frequentemente os cascos, afim de que possam obrigar inimigo mais fraco a acceitar a luta ou a esquivarem-se ante adversario mais poderoso.

Aos arsenaes compete ainda concertar com presteza e efficacia avarias, por maiores que sejam, e fornecer contingentes de homens instruidos, disciplinados e amestrados afim de occuparem os vazios produ-

zidos nas guarnições pelo cansaço, doença ou combate.

Os arsenaes preenchem todas estas funcções. É graças a elles que se póde manter alerta o esforço perseverante e prolongado que garante o successo.

(...)

AS FROTAS DAS GRANDES POTENCIAS EM FINS DE 1907

Seção Revista de Revistas, fev./1908, p. 1.137-1.155

Os progressos economicos das grandes potencias contemporaneas impellem as nações para o mar e levam-n'as a reforçar as frotas de guerra.

Só póde proteger o commercio mundial de seu povo e, portanto, a sua propria prosperidade, a potencia que se apoia em poderosa frota.

O dominio do Oceano fortifica o espirito emprehendedor, bem como garante a segurança das vias commerciaes.

Para um povo industrioso e commercial, o poderio no mar é a condição preliminar immediata da riqueza economica.

Jámais se deverá cessar os esforços tendentes á implantar no animo do povo esta grande verdade.

A actividade no mar foi sempre peculiar das nações fortes e sans e a perda do poder maritimo é sempre o symptoma evidente da degenerescencia de um povo, do seu recúo politico e economico.

O que se desinteressa do poder maritimo de seu paiz, o que se recusa a comprehender a necessidade da existencia, do accrescimo desse poder maritimo, esse, se faz cumplice de tal recúo, esquecendo-se, por conseguinte, de seus deveres para com a Patria.

Recentes documentos allemães nos permittem estabelecer aqui com evidencia incontestavel, ser indispensavel ao profano formar imagem exacta das diversas frotas militares.

Basta para isso ler com alguma applicação, tirando as consequencias, uma lista authentica das forças da frota como se encontra, por exemplo, no Nauticus, no Taschenbuch der Kriegsflotten (Agenda da frota de guerra), no Naval Annual de Brassey, nas Les flottes de combat, do commandante de Balincourt, etc. Terá, assim, resposta a tudo.

Para os que não possuem nenhuma dessas obras, escrevemos estas linhas hauridas nas mesmas fontes.

Determinado e firme conhecimento da importancia do poder no mar na politica mundial foi a resultante da guerra russo-japoneza.

Consecutivamente a ella, vemos quasi todas as nações lançarem-se com extrema energia no acabamento de suas frotas.

Ao lado da Inglaterra que, cada vez mais se approxima do "three power standard", que quer estar sempre prompta a enfrentar qualquer eventualidade – ainda a mais inverosimil – visto poder fazer face á reunião das frotas americana, franceza e allemã, vemos além disso o Japão proseguir no armamento de sua marinha de guerra com tensão extraordinaria e com a intervenção de todos os progressos scientificos.

A consequencia do reforço e da terminação da frota japoneza foi o augmento da marinha dos Estados Unidos, occasionada pela modificação da situação politica no Pacifico.

A Allemanha propõe-se igualmente augmentar de modo sensivel os meios de defesa maritima.

O mesmo acontece com as potencias maritimas de segunda ordem, como a Austria-Hungria, a Italia, a Hespanha e algumas republicas sul-americanas, especialmente o Brazil.

A classificação seguinte dos navios de combate, modernos, dará desde já um bosquejo rápido das situações respectivas das differentes frotas.

Como ultimamente é cada vez mais pronunciado o pendôr para a idéa de que só os maiores e os mais modernos couraçados e cruzadores-couraçados poderão acarretar acção decisiva em uma guerra naval, só tomaremos em consideração, nos quadros que se seguem, estes dous elementos principaes das diversas frotas.

Em fins de 1907, affirma revista allemã, as potencias maritimas dispunham dos couraçados seguintes – numero e tonelagem – datando os mais antigos de vinte annos a esta parte:

[Seguem-se listas e comentários acerca das Marinhas dos Estados Unidos, Inglaterra, Alemanha, França, Japão, Itália, Áustria e Itália.]

(...)

IDÉAS DO COMMANDANTE MAHAN SOBRE A IMMUNIDADE DA PROPRIEDADE PRIVADA NA GUERRA NAVAL

Seção Revista de Revistas, fev./1908, p. 1.155-1.160

Augusto Vinhaes

Em um dos seus ultimos numeros a National Rewiew critica acerbamente a theoria da immunidade da propriedade privada no mar, de que os Estados Unidos foram os campeões na ultima conferencia de Haya.

Sendo esta critica feita pelo illustre escriptor, commandante Mahan, comprehende-se agora por que não foi elle, como em 1899, nomeado para representar o seu paiz no areopago reunido no anno passado na Capital da Hollanda.

"Hoje, diz Mahan, que o commercio maritimo assumiu importancia sem precedentes, que constitue factor primordial do poderio dos Estados, fica-se surprehendido, estatelado, ante a proposição de abrigar dos riscos da guerra uma operação economica de tal importancia, no unico intuito de permittir a um beligerante de prolongar as hostilidades."

Para sustentar semelhante proposição, escoram-se os seus apologistas em determinados preconceitos.

Procura-se commover a opinião publica apresentando-se-lhe o côrso como uma sobrevivencia da pirataria; a tributação de parte de prezas como a partilha do producto de um roubo.

Se tal acontecia outr'ora quando tudo corria a esmo, quando no mar não existia autoridade, transformando-se quasi todos os mercadores, em occasião propicia, em

piratas; hoje, ao contrario de tudo isso, existem, não só outros costumes, mas regulamentos e usos, nacionaes e internacionaes, perfeitamente respeitados.

A estes argumentos de ordem sentimental, ajuntaremos outro mais juridico, é, á primeira vista, sobremodo impressionante.

Apoiando-se na fórmula famosa de J. J. Rousseau, de que a guerra é uma relação de Estado a Estado e não de homem a homem, reclama-se para a propriedade privada o mesmo respeito, tanto no mar como em terra.

Em terra, porém, qual é o respeito que os beligerantes dispensam á propriedade privada?

O artigo 40 da declaração de Bruxellas estipulava que o inimigo só devia pedir ás communas e habitantes, auxilios e serviços que estivessem em relação com as necessidades da guerra geralmente reconhecidas.

Como é sabido, tal artigo foi emendado pela Conferencia de Haya, em 1899, declarando-se que as requisições e contribuições só deveriam ser exigidas – pelas necessidades do exercito de occupação.

Se o leitor desejar saber como certos militares interpretam as expressões – necessidades da guerra, necessidades do exercito de occupação – basta folhear a obra do grande estado-maior allemão publicada em 1902, depois, portanto, da Conferencia de Haya.

Fica-se perfeitamente identificado quanto aos direitos dos belligerantes em uma guerra continental.

Invocar, portanto, o principio do respeito da propriedade privada, em terra, se nos affigura base fragil para qualquer argumentação.

Quem diz – propriedade privada, não diz propriedade individual.

A propriedade individual, bens pessoaes, por exemplo, é inviolavel tanto no mar como em terra; resta saber se o que se considera como propriedade privada é mercadoria que circula, que se desloca com um fim commercial, no intuito de permittir aos seus proprietarios realizarem ganho, augmentarem as proprias riquezas, e por via de consequencia, os recursos de que o respectivo Estado poderá dispôr para prolongar a guerra.

A captura da propriedade privada tendente a prevenir as guerras, a diminuir-lhes a duração, é bemfazeja á humanidade.

Chegado a este ponto, Mahan assume a offensiva. Para elle, a captura da propriedade dita privada, é, na realidade, tão humana no ponto de vista politico, como efficaz no ponto de vista militar.

É muito humano, porque só exige pouca effusão de sangue e fere os belligerantes expecialmente em sua capacidade financeira.

Contrariamente á opinião geral, não pesa sobre certos individuos determinados, subdivide-se pela massa da nação.

Na verdade, o proprietario dos bens capturados nada perde; esses bens foram previamente seguros; os asseguradores tambem nada perdem, pois os premios foram pedidos de accordo com os riscos: é a massa quem afinal vem a soffrer as consequencias da diminuição das importações causada pela elevação dos fretes e paralysação do commercio.

Corresponde a uma concepção perfeitamente justa.

Dirigida contra os recursos do inimigo por meio da interrupção das communicações com o mundo exterior, é o equivalente das operações dirigidas contra as communicações de um exercito com a sua base, um dos objectivos principaes de toda a estrategia.

Mahan cita tres exemplos, tirados de suas obras, nos quaes a interrupção do commercio maritimo desempenhou papel profundamente importante, se não decisivo, sobre o resultado das hostilidades.

Napoleão foi vencido em Waterloo; seu poder, porém, desde muito, já estava minado pela paralysação do commercio francez.

Foi a interrupção das relações com o mundo exterior que levou os Estados Unidos, em 1812, a assignarem a paz com a Inglaterra e os Confederados a se inclinarem ante os Federaes.

No que se refere aos neutros, estes são sempre incommodados pela guerra; sel-o-hão ainda mais hoje devido ao entrelaçamento inextricavel e ás repercussões inattendidas do commercio.

Seria mister aos neutros collocarem-se no ponto de vista elevado traduzido no seguinte aphorismo: – tudo o que tende a tornar a guerra mais effectiva, tende a diminuir-lhe a duração, prevenindo-a mesmo.

O interesse, portanto, dos neutros seria recusar energicamente qualquer auxilio aos dous partidos adversos, ainda mesmo quando se tratasse do transporte de mercadorias.

Seria a renovação, d'esta vez para bem da humanidade, do velho principio tão profligado em 1756, de que a intervenção de um neutro, promettendo a um belligerante realisar beneficios commerciaes, é tão incompativel com a neutralidade como o facto de auxilial-o a se munir de armas e soldados.

Deste exposto da questão resultam conclusões que teem, ao menos, o merito da originalidade:

"Se os Estados representados em Haya, diz Mahan, quizessem adoptar um codigo de neutralidade interdizendo aos neutros de pôr á disposição de um belligerante, em tempo de guerra, tonelagem superior á que lhe consagra durante a paz; si quizessem, quanto ás rupturas de bloqueios, decidir que não só todo o navio será apprehendido com o respectivo carregamento, mas que a guarnição será feita prisioneira de guerra como se achando ao serviço de um belligerante; se quizessem prohibir aos capitalistas neutros de emprestar dinheiro aos belligerantes, si sómente consentissem em restabelecer a regra de que a propriedade inimiga é de boa preza ainda mesmo sob pavilhão neutro – teriam feito muito mais pela paz do mundo que assegurando a immunidade ao commercio dos belligerantes."

NOTICIARIO MARITIMO

jan./1908, p.991-1.002; fev./1908, p. 1.175; e mar./1908, p. 1.323-1.335

MARINHA NACIONAL

Almirante Tamandaré *– O primeiro centenario do nascimento do glorioso almirante Marquez de Tamandaré foi brilhantemente commemorado pela marinha de guerra nacional com as mais significativas homenagens devidas á sagrada memoria do legendario marinheiro.*

O Sr. almirante Ministro da Marinha, associando-se a essa justa manifestação, ordenou o desembarque dos alumnos da Escola de Aprendizes-Marinheiros e de tres companhias de guerra, compostas de contingentes fornecidos pelos navios da esquadra, Corpo de Infanteria de Marinha e Marinheiros Nacionaes.

A's primeiras horas da manhã do dia 13 de dezembro, essa força formou ao lado do

busto do grande almirante, erguido na avenida Beira-Mar e junto do qual já se achavam os Srs. almirantes Alexandrino de Alencar, Ministro da Marinha, Cordovil Maurity, Chefe do Estado-Maior da Armada, representantes da familia Tamandaré, commissões do Club Naval e da Liga Maritima Brazileira, Directoria da Associação Beneficente Marquez de Tamandaré, e muitos officiaes de mar e terra.

A Escola Naval fez-se representar por uma commissão de alumnos dos cursos de marinha e de machinas.

(...)

Obras do porto – Novo projecto – O novo projecto das obras do porto prolonga o cáes em construcção do canal do Mangue até a ponta do Cajú.

O cáes, pelo antigo projecto, abrangia em sua extenção, as ilhas de Santa Barbara e Pombeba, com a largura de 300 metros, duas docas, distantes uma da outra 350 metros, espaço necessario para as manobras dos transatlanticos.

O novo projecto augmenta a extensão do cáes para dar logar á construcção de mais uma doca e obras complementares; o cáes será prolongado até á ilha dos Ferreiros, sendo installados no centro do perimetro das dócas grupos de armazens guardando iguaes distancias entre si, de modo a formarem pequenas ruas transversaes.

Ao longo dos armazens serão assentadas linhas ferreas da Estrada do Rio do Ouro, afim de facilitar a carga e descarga das mercadorias em transito.

O cáes será circundado por uma bella avenida fartamente illuminada e arborizada.

No principio do corrente mez de janeiro foram inaugurados mais 500 metros de cáes, em que, desde então, começaram a atracar os navios do Lloyd Brazileiro.

Novas Escolas de Aprendizes – Foram inauguradas as Escolas de Aprendizes Marinheiros dos Estados do Amazonas, Pará, Piauhy, Espirito Santo, S. Paulo e Paraná.

Pelo numero de alumnos até agora matriculados, é de prever que em breve as lotações dessas escolas fiquem completas, sendo necessario que o Sr. Almirante Ministro da Marinha estenda a ellas a autorização dada á dos outros estados, no sentido de serem feitas [sic] matriculas extraordinarias.

Acham-se bastante adiantados os trabalhos para a installação da Escola do Estado do Rio de Janeiro, cuja inauguração deve ser feita dentro do primeiro trimestre do corrente anno.

Catastrophe do "Aquidaban" – Na manhã do dia 21 de janeiro, segundo anniversario da dolorosa catastrophe do Aquidaban, zarpou do porto desta Capital, com destino á bahia de Jacuecanga, o transporte Andrada, levando a seu bordo a pedra fundamental do monumento que vae ser erigido em homenagem á memoria das victimas do luctuoso desastre. A bordo deste mesmo transporte seguio, afim de ser collocada na necropole onde repousam os restos mortaes dos nossos inditosos companheiros, uma rica corôa offerecida pelo Exercito Nacional á memoria dos seus irmãos de armas.

Essa significativa prova de cordialidade constitue um elevado penhor de gratidão á Armada Nacional.

Gabinete de Identificação da Marinha – No dia 25 de fevereiro começou a ...

funccionar o Gabinete de Identificação da Marinha, a cargo do Sr. 1º Tenente-Comissario Ignacio Augusto Linhares, tendo já identificado muitos individuos que se destinam ao serviço da marinha de guerra, dentre os quaes alguns foram eliminados por terem sido reconhecidos como de maus precedentes.

Ao Sr. Inspector de Marinha declarou o Sr. Almirante Alexandrino de Alencar, Ministro da Marinha, que ao Gabinete de Identificação compete proceder á identificação civil de todos os individuos que se destinarem ao serviço da marinha de guerra, a qual constará da filiação morphologica, exame descriptivo, notas chromaticas, traços caracteristicos, signaes particulares, impressões digitaes, etc.

Em todas as cadernetas subsidiarias das praças dos Corpos de Marinheiros Nacionaes e de Infanteria de Marinha, Marinhagem e Aprendizes Marinheiros, deverá constar o numero do registro de identificação, afim de serem requisitadas pelas autoridades competentes, quando necessarias, as informações que julgarem convenientes, e por todos os conselhos de guerra ou de investigação, quando for preciso comprovar a individualidade dactyloscopica do accusado.

MARINHAS ESTRANGEIRAS

Inglaterra

– A difficuldade de se poder determinar com exactidão o resultado obtido por cada navio nos exercicios de tiro de combate, principalmente quando muitos navios visam o mesmo alvo, tem sido objecto de cogitações na esquadra ingleza, com o fim de remover tal inconveniente.

O almirantado teve em estudos e acaba de ordenar a experiencia de um novo systema apresentado, o qual consiste em juntar á carga do projectil uma substancia pyrotechnica produzindo côres differentes, de modo que, tendo cada navio a sua côr, poder-se-á, pelo clarão da explosão do projectil, verificar qual o navio que o atirou. As primeiras experiencias consistiram em determinar as côres mais visiveis á grande distancia.

O almirantado julga que este systema dará bom resultado, aguardando o da experiencia para ordenar o seu emprego nos exercicios de tiro de esquadra.

– Tem causado certa impressão nos principaes centros navaes da Europa o facto de haver o almirantado inglez tomado a repentina resolução de activar as construcções das grandes unidades actualmente nos estaleiros e apressar o inicio da construcção do Collingwood, da classe St. Vincent, cuja quilha acaba de ser batida no arsenal de Devonport, quando era sabido que a sua construcção só deveria ter começo no correr do segundo semestre do corrente anno.

O orçamento de 1908-09 não comporta credito para a construcção de grandes unidades de combate; mas se preve que o futuro orçamento apresentará um augmento de credito consideravel destinado á construcção dessas unidades de combate.

Sendo quasi official a noticia de que no proximo anno o almirantado prestaria toda sua attenção á construcção de cruzadores, não deixou de causar certa apprehensão a brusca mudança de tal resolução que o levou a dirigir agora as suas vistas para a construcção de grandes couraçados, dota-

dos do maximo poder; o que mostra que os programmas votados pela Allemanha e pelos Estados Unidos despertaram a attenção do almirantado inglez e provocaram a alteração do seu programma.

Peru – *Os cruzadores Almirante Grau e Coronel Bolognesi sahiram de Callão com rumo ao Norte. Separando-se em Salaverry, seguiram esses cruzadores, o primeiro para Ilo e o segundo para Paita, de onde regressaram a Callão depois de vinte dias de viagem. O fim deste cruzeiro foi exercitarem-se os officiaes em telegraphia sem fio, o que conseguiram fazer até 280 milhas de distancia com pleno exito.*

REVISTA DE REVISTAS

Esta seção tem por propósito levar ao conhecimento dos leitores matérias que tratam de assuntos de interesse marítimo, contidas em publicações recebidas pela *Revista Marítima Brasileira* e pela Biblioteca da Marinha.

As publicações, do Brasil e do exterior, são incorporadas ao acervo da Biblioteca, situada na Rua Mayrink Veiga, 28 – Centro – RJ, para eventuais consultas.

SUMÁRIO

(Matérias relacionadas conforme classificação para o Índice Remissivo)

ADMINISTRAÇÃO

VOCABULÁRIO

Vocabulário náutico dos gregos e dos romanos (275)

ÁREAS

AMÉRICA DO SUL

Amigos e vizinhos na costa do Pacífico (275)

ARTES MILITARES

ESTRATÉGIA

Clausewitz 2007 (275)

CIÊNCIA E TECNOLOGIA

CONSTRUÇÃO NAVAL

Revolução silenciosa: DARPA busca reinventar o conceito do submarino (277)

FORÇAS ARMADAS

MARINHA DO CHILE

Decálogo para a mudança (278)

MISSÃO DAS FORÇAS ARMADAS

Uma aproximação à "heterogeneidade militar" na América Latina (280)

MISSÃO DE PAZ

China revê compromissos com manutenção de paz (281)

OPERAÇÕES EXPEDICIONÁRIAS

Amazônia, Atlântico Sul e operações expedicionárias (281)

PODER NAVAL

Os navios de guerra de superfície das Marinhas sul-americanas (284)

PSICOSSOCIAL

MÍDIA

Parem de culpar a imprensa (283)

VOCABULÁRIO NÁUTICO DOS GREGOS E DOS ROMANOS

Prof. Franco Mosino

Supplemento alla Rivista Marittima nº 12 – Dicembre 2007

O léxico náutico, desde sempre, exercita um fascínio exótico e quase mágico em leitores, especialistas e navegadores. As Marinhas a remo e a vela produziram, em seu tempo (hoje acabado), palavras e frases de todos os tipos e em todas as línguas, para todos os gostos.

Tendo isso presente, a *Rivista Marittima* italiana editou, em suplemento especial, precioso glossário náutico de antigos termos náuticos gregos e romanos, apresentando as frases e palavras correspondentes na língua italiana de hoje. A publicação encontra-se disponível na Biblioteca da Marinha.

AMIGOS E VIZINHOS NA COSTA DO PACÍFICO – Luzes e sombras de uma relação

Colección Investigaciones Anepe nº 17, junio 2007

Cristian Leyton Salas[1]

Este extenso trabalho de pesquisa, publicado pela Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos do Chile, teve o propósito de investigar a ameaça peruana a partir de uma perspectiva histórica, identificando sua origem, formação e evolução, além de seus efeitos, riscos e oportunidades para o Chile.

Segundo o pesquisador, a hostilidade que alimenta as relações entre chilenos e seus vizinhos e, particularmente, a chileno-peruana, é resultado de fatos históricos que marcaram a imagem coletiva da população dos países. Além disso, ele identifica nessa animosidade fatores subjetivos que contribuem para explicar a sua ocorrência cíclica e permanente. Em sua investigação, analisa essas variáveis, considerando, inclusive, a perspectiva boliviana da questão.

Neste período de transição do sistema internacional, especialmente na América do Sul, este trabalho pode contribuir para o esforço de outros estudiosos do assunto e, em especial, para a identificação de ameaças à estabilidade hemisférica.

O autor possui, entre muitos outros, os títulos de mestre em Ciências Políticas e *Master of Arts* em Relações Internacionais pela Université du Québec à Montreal, Canadá.

CLAUSEWITZ 2007

Proceedings, december 2007, p. 10

Kent K. Miller[2]

Kent K. Miller inicia o interessante artigo citando a historiadora Barbara Tuchman: "Nada é mais reconfortante para a mente militar do que um axioma de um grande, porém *falecido*, general". É a verdade, segundo ele. Entretanto, na situação extremamen-

[1] Pesquisador titular da Dirección de Investigación y Relaciones Internacionales (DIRI) da Universidad Bernardo O'Higgins.

[2] Ex-oficial da Marinha dos EUA e membro do Naval Institute. Está, correntemente, realizando mestrado em estudos militares na American Military University.

te confusa do Iraque, que continua a consumir o tesouro e o sangue norte-americanos em um jogo de "soma zero", dever-se-ia pensar em uma abordagem clássica.

Carl Von Clausewitz, o intelectual prussiano padrinho dos assuntos militares, cunhou a expressão "centros de gravidade" para descrever população, localidades e capacidades do oponente que, quando ameaçadas, atacadas, avariadas ou deslocadas, compelem o inimigo a se dobrar (a guerra como continuação da política nacional).

Na opinião do autor, a falta desses centros de gravidade no Iraque e, ademais, nas células emergentes de cultura antiamericana ao redor do mundo, é o que fará a desagradável saída definitiva dos americanos do Iraque. Ele compara a eficácia da política adotada no Iraque de "aumento de tropas" e de "manutenção do rumo" ao equivalente militar de se continuar a tentar ressuscitar um paciente já falecido por meio das descargas elétricas de um ressuscitador.

A questão central que motiva o insucesso no Iraque é a falta de centros de gravidade identificáveis contra os quais direcionar o valor militar

Quando a última coisa que se assemelhava a um centro de gravidade (o regime de Hussein) foi eliminada, nada restou contra o que os brilhantes, destrutivos e bem liderados profissionais das forças armadas norte-americanas pudessem direcionar suas energias para a consecução dos objetivos nacionais. Não há mais nada no Iraque de hoje para ser bombardeado, atacado, ocupado, subjugado, destruído ou ameaçado que possa produzir um resultado coerente e consistente com o que os EUA se propuseram a obter geopoliticamente. Os centros de gravidade consistem agora, tão-somente, de alguma porta que uma patrulha esteja derrubando na busca de um AK-47 escondido embaixo da cama. Os soldados americanos controlam apenas a rua em que estão, cedendo-a de volta a incontáveis inimigos, quando partem.

As duas histórias de sucesso do século XX, nas quais militares americanos supervisionaram a reconstrução e ressurreição de um país (Alemanha e Japão), envolveram centros de gravidade de concreto que foram destruídos, sociedades mais ou menos monolíticas exauridas pela guerra total e legiões de administradores militares brilhantes executando os trabalhos. Que essas condições não existem ou não existirão no Iraque pode ser e será debatido *ad infinitum*.

Segundo Miller, a questão central que motiva o insucesso no Iraque é a falta de centros de gravidade identificáveis contra os quais direcionar o valor militar. Desde os primeiros dias de sua nação, o público americano assumiu uma visão particular do como e por que seus filhos e filhas são empregados em operações militares. Esse público é rápido em identificar casos perdidos e, apesar de lento para questionar a eficácia das operações militares após o 11/9, ao final o bom senso da população se mobilizará e encerrará as operações no Iraque.

Prossegue o autor identificando que os oponentes muçulmanos do momento apresentam aos planejadores americanos uma força apátrida e amorfa que, muitas vezes, está disposta a trocar as suas vidas por ganhos políticos ou militares. Esses inimigos, por definição, não possuem os centros de gravidade contra os quais forças militares possam ser direcionadas, preventivamente ou pós-fato. Estrategistas estão trabalhando incansavelmente para redesenhar as aplicações estraté-

gicas do poder dos EUA no século XXI em resposta a esse problema. Porém, nenhum desses planos parece alterar as operações do dia-a-dia no Iraque e cada ataque dos insurgentes parece mais audacioso que o anterior.

A questão a ser vista é se será viável para a atual e para a futura administração planejar e executar um capítulo final, em conjunto com aliados e outros poderes da região, com oposição respeitosa do Congresso.

A imagem assombrosa de vietnamitas pendurados no último helicóptero a decolar sendo substituída por fisionomias iraquianas é por demais tenebrosa para se contemplar, finaliza o autor.

REVOLUÇÃO SILENCIOSA: DARPA BUSCA REINVENTAR O CONCEITO DO SUBMARINO

Jane´s International Defence Review, Volume 40, december 2007, p. 41-45

Katy Glassborow

Desde que os submarinos de ataque de propulsão nuclear entraram em operação na Marinha dos Estados Unidos da América (EUA), no início dos anos 1950, seu *design*, em essência, permaneceu inalterado, fato que o Departamento de Defesa dos EUA (DoD), de acordo com Katy Glassborow, está ávido por mudar.

Em 2005, a Agência de Projetos de Pesquisa Avançada de Defesa – DARPA (Defense Advanced Research Project Agency) – lançou o programa "Tango Bravo" (Technology Breakthrough – TB – rompimento tecnológico), de 97 milhões de dólares, com a finalidade de construir submarinos de ataque a 70% do custo dos atuais submarinos da classe *Virginia*.

The team at General Dynamics Electric Boat is working to produce a shaftless propulsion concept, whereby legacy hydraulics such as turbines, gears and shafts are stripped out of the stern and replaced by electric pods on the outside of the pressure hull to provide propulsion.

Submarinos se caracterizam, até hoje, por possuírem hélice na popa; compartimento de máquinas a ré e eixo propulsor; compartimento do reator a meio-navio; e seção de proa com compartimentos de sonar, de torpedos e habitáveis.

Entretanto, o programa "Tango Bravo" identificou cinco barreiras tecnológicas que, se vencidas, reduziriam substancialmente os custos de construção e de manutenção. Essas barreiras incluem a retirada de toda a hidráulica e o desenvolvimento de propulsão sem a limitação imposta por eixo propulsor central; armazenamento e lançamento de armas fora do casco resistente; alternativas

para os domos esféricos dos sonares; simplificação do casco e dos sistemas mecânicos e elétricos; e diminuição da tripulação por meio da automação.

Em seu detalhado artigo, a correspondente do *Jane's International Defence Review* prossegue abordando cada um dos rompimentos tecnológicos buscados e tecendo considerações relativas às pressões orçamentárias e à competição por verbas com outros projetos da Marinha dos EUA.

DECÁLOGO PARA A MUDANÇA

Revista de Marina (Chile), 5/2004, set./out. p. 461-466
Capitán de Navío Jorge G. Giuliucci Lagos*

No artigo, o autor identifica a necessidade de mudanças na Marinha chilena, considerando a instituição como componente de uma Nação presente na "aldeia global", cooperadora em potencial no mundo inteiro, "o que diferencia sua missão tradicional vigente até poucos anos atrás". Na sua visão, a Marinha do Chile vem se transformando em uma organização que, privilegiando eficiência e probidade na administração e o uso de seus escassos recursos, assegura uma tomada de decisões cada vez mais eficiente em seu âmbito, responsabilidade que não se reduz a uma questão de ordem econômica, mas em um "dever moral para com a Nação que lhe confia ditos recursos". E completa: "Nesse contexto, a Armada tem adotado uma atitude permanente de 'inovar contra o vento e a maré'[1]."

Para manter essa visão de "fazer mais com menos ou ao menos com o mesmo", Lagos considera requisito fundamental a reaprendizagem e o reforço das experiências inovadoras recentes, produto dos processos de mudança materializados.

A partir da decisão de mudar e a fim de que se alcancem os resultados necessários, "deve-se conhecer em profundidade o lado humano da gestão da mudança: o alinhamento do pessoal e suas condutas com a cultura e os valores da organização".

São identificadas quatro características numa transformação estrutural de longo prazo: *escala* (a mudança afeta toda a organização ou parte dela), *magnitude* (envolve significativas alterações de *status quo*), *duração* (estende-se por meses e até mesmo anos) e *importância estratégica*. "Entretanto, a instituição somente obtém sua esperada recompensa quando a mudança se verifica também no íntimo de cada pessoa que a integra, o que a faz comprometer-se e identificar-se decididamente."

Aqueles que lideram processos de transformação, porém, deparam-se com algumas dificuldades: a reação da força de trabalho, conseguir que as equipes trabalhem em conjunto e a capacidade para liderar sua gente. O autor observa que os líderes que não planejam esse aspecto humano da mudança "acabam surpreendidos pelo fracasso de seus planos tão atraentes".

São listados no artigo dez macroprincípios que orientam a gestão de mudança

1. Atender ao aspecto humano

Toda transformação importante gera problemas pessoais.

A abordagem formal de uma gestão de mudança deve começar pela equipe que a lidera e envolver as pessoas mais interessadas e o restante dos líderes internos, adaptando-os à medida que a mudança se esten-

* Oficial de Estado-Maior e engenheiro comercial. Colaborador desde 2000.

1 "Inovar contra o vento e a maré". Exposição do comandante-em-chefe da Armada por ocasião do II Congresso de Inovação e Tecnologia, realizado em Santiago, julho de 2004.

da por toda a organização. São requeridas a coleção e a análise de dados, planificação e disciplina na fase de implementação e o redesenho de estratégias, sistemas e processos. A tomada de decisões deve basear-se em uma avaliação realista da história da organização, de seu potencial e seu grau de preparação para a mudança.

2. Começar pela cúpula

Quando os líderes maiores completam o processo de alinhamento e compromisso com a iniciativa de mudança, a força de trabalho se encontra em condições de proporcionar os resultados esperados.

Os líderes devem ser os primeiros a adotar o novo enfoque, constituindo-se em modelos das condutas desejadas.

3. Envolver a totalidade

A mudança deve ser abordada em todos os níveis: visão, estratégia e metas com participação da alta gerência, nível médio no planejamento da iniciativa de mudança e líderes de nível elementar a cargo da implementação das bases.

Desse modo, as iniciativas de mudança devem incluir planos para a identificação de líderes de diferentes níveis, para que se deleguem poderes em termos de responsabilidade de planejamento e implementação. Assim a mudança se produz em cascata pela organização.

4. Declaração formal

Uma fundamentação verdadeiramente honesta que sustente a visão favorece a motivação da organização para adotar o novo rumo.

Dar uma diretiva formal à mudança e estabelecer a visão por escrito ajuda o alinhamento da equipe de direção. Para se fundamentar a mudança, deve ser observada a seguinte seqüência: 1º) cotejar com a realidade e elaborar um argumento convincente; 2º) demonstrar e transmitir fé no futuro da empresa e em seus líderes; 3º) definir o roteiro com a conduta a seguir, para guiar a tomada de decisões. Os líderes devem adaptar essa mensagem aos diversos setores da organização, para que estes se interessem pela mudança.

5. Sentido de propriedade

É preciso investir tempo suficiente em seu planejamento, como para sentir-se proprietário.

Para gerar uma crítica favorável dentro da força de trabalho é preciso que os líderes se sintam donos da iniciativa e responsáveis por ela nas áreas que estão sob sua influência. Devem ser reforçados recompensas e incentivos materiais ou psicológicos aos integrantes da organização.

6. Comunicação da mensagem

O essencial de qualquer programa de mudança reside na comunicação oportuna, constante e prática, que mude a imagem existente.

As mensagens-chave devem ser reforçadas mediante freqüentes recomendações práticas, oportunas e inspiradoras. A comunicação leva, além disso, à obtenção de idéias e comentários dos subordinados, gerando retroalimentação valiosa.

7. Panorama cultural

É vital conhecer a cultura organizacional para que o planejamento da mudança seja eficiente.

Um bom diagnóstico cultural permite saber se a organização está preparada para as mudanças, identificar os problemas mais importantes e determinar que fatores influem nas fontes de liderança e de resistência. Também identifica valores centrais, crenças, condutas e percepções que se deve levar em conta para planejar o corpo da mudança.

8. Atenção à cultura organizacional

Reconhecer o núcleo cultural como o eixo do pensamento, da atividade, da influência e da identificação pessoal.

Uma vez definido o tema cultural, deve-se ocupar dele com o mesmo ou maior cuidado que se dispensa a outras áreas. Os programas de mudança podem criar uma cultura (em-

presas novas), combiná-las (fusões ou aquisições de companhias) ou fortalecê-las (empresas com longa trajetória).

9. Atenção ao desconhecido e inesperado

Os cenários imprevistos sempre se apresentam, e por isso é preciso combater o ceticismo com sólidos argumentos.

Nenhum programa de mudança sai tal e qual o planejado: o pessoal reage de forma imprevista, a resistência não ocorre onde se espera ou o ambiente externo experimenta transformações. Devem ser avaliados permanentemente o impacto da mudança e a capacidade de organização para adotar a nova onda de transformação.

10. Transparência ou comunicação direta

A boa comunicação e regras claras de jogo favorecem o êxito do processo.

Os indivíduos e as equipes precisam saber quais serão suas novas tarefas e o que se espera que façam durante o programa de mudança em marcha e após concluído.

Jorge Lagos conclui que "não há nada mais difícil de empreender, mais perigoso de liderar ou mais incerto de conseguir do que uma nova ordem de coisas". Considera, entretanto, que somente a mudança permite e favorece o avanço e o progresso, e que, para consegui-la, deve-se romper com o passado, vencendo a resistência natural, atuando com energia e motivando as pessoas para que se aliem com as metas que determinam o novo rumo.

E acrescenta: "Contudo, uma nova ordem, respeitando a cultura organizacional e os princípios e valores que a sustentam, constitui a verdadeira e enriquecedora fonte que pode nutrir toda a organização de novas idéias."

UMA APROXIMAÇÃO À "HETEROGENEIDADE MILITAR" NA AMÉRICA LATINA

Política y Estratégia (Chile), jul./set. 2007, p. 100-125

Mariano César Bartolomé[1]

Neste trabalho, o autor descreve algumas das diferentes tarefas desempenhadas pelas forças armadas latino-americanas, confirmando que a homogeneidade neste continente, no que se refere à Defesa, se resume ao controle civil do setor militar, à diminuição dos riscos de choques armados entre estados, às crescentes iniciativas para promoção de ações combinadas em nível sub-regional, e à vocação de participar em operações de paz. Além desses consensos, a nota dominante é a da heterogeneidade.

Quantas tarefas são cotidianamente desempenhadas pelas forças armadas latino-americanas? Quais são elas? Na busca dessas respostas, o autor desenvolve um panorama de diversidade em matéria de defesa e segurança, deixando claro não ter considerado em suas comparações a luta colombiana contra a insurgência armada e o crime organizado, por suas características intransferíveis.

O trabalho foi organizado nos seguintes tópicos:

- A luta contra o narcotráfico;
- Neutralizando o contrabando;
- O combate contra organizações insurgentes e o terrorismo;
- O emprego das forças armadas nos conflitos pela terra;

[1] Doutor em Relações Internacionais pela Universidad Del Salvador, USAL. Docente da Escuela de Defensa Nacional (Edena), Argentina.

• A proteção dos bens do estado; e
• Os militares venezuelanos e a defesa da revolução.

O autor constata que na América Latina são vislumbradas escassas probabilidades de conflitos armados entre Estados e que as forças armadas, de fato, desempenham múltiplas tarefas. Em linhas gerais, observa que apenas Argentina e Chile deixaram de utilizar suas forças armadas em tarefas ligadas à segurança interna. Admite juntar a essa lista o Brasil e o Uruguai, desde que se façam ressalvas à ocupação da Amazônia e à custódia de uma empresa privada, respectivamente.

Conclui acrescentando que a heterogeneidade registrada no espaço latino-americano em relação às tarefas desempenhadas pelas forças armadas não vai desaparecer. De um ponto de vista normativo, o "dever ser" neste assunto não pode consistir da exclusão militar das tarefas de segurança interna, ignorando-se as características particulares de cada caso, pois isso significaria basear-se em premissas e padrões errados.

CHINA REVÊ COMPROMISSOS COM MANUTENÇÃO DE PAZ

Jane´s International Defence Review, Volume 40, august 2007, p. 6
Stuart McGhie

Segundo o autor da matéria, as atividades de manutenção de paz chinesas vêm crescendo, gradualmente, desde 2000, e a República Popular da China é, hoje, o segundo maior contribuinte com tropas dentre os membros permanentes do Conselho de Segurança da ONU, superada apenas pela França.

Essa contribuição se dá, na maior parte, no continente africano, onde a percepção chinesa identifica vários interesses econômicos. O melhor exemplo disso é o Sudão, país do qual a China é o maior parceiro comercial, responsável por cerca de dois terços de suas exportações e provendo um quinto de suas importações. Em contrapartida, existem acusações contra a China de estar fornecendo ao governo sudanês, ilegalmente, armas e munição, inclusive caças-bombardeiro Q-5 Fantan.

Dentro da estratégia implementada, a China realizou, no ano passado, sua primeira conferência sobre manutenção de paz internacional, juntando os principais chefes de departamentos do Exército de Libertação do Povo com os ministérios de Relações Exteriores e de Finanças. Nela discutiu-se gerenciamento, treinamento, rotação de pessoal, segurança e possíveis intercâmbios internacionais, informou Stuart McGhie.

AMAZÔNIA, ATLÂNTICO SUL E OPERAÇÕES EXPEDICIONÁRIAS

Monitor Mercantil, 6/12/2007
Eduardo Italo Pesce[1]

Já em 1914, Karl Kautsky prognosticou o advento do "ultra-imperialismo", quando anteviu que as grandes potências, de modo semelhante aos conglomerados empresariais, acabariam por formar um "cartel do poder", deixando de competir entre si nas guerras. Os conflitos armados passariam assim a envolver os Estados centrais

[1] Especialista em Relações Internacionais e professor no Centro de Produção da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (Cepuerj); colaborador freqüente da RMB.

contra os situados na periferia do sistema mundial de poder.

Joseph S. Nye afirma que, no mundo atual, existem três tipos de países: os Estados pobres, fracos e pré-industriais; os Estados industriais modernizantes; e as sociedades pós-industriais. Segundo esse autor, o uso da força é comum no primeiro tipo de país e continua sendo aceito no segundo, mas é pouco tolerado no terceiro.

Martin van Creveld, por sua vez, afirma que a guerra está passando por grandes mudanças, decorrentes do surgimento das armas nucleares e de destruição em massa. A introdução desse armamento em 1945 tornou a guerra entre grandes potências perigosa demais, e os conflitos militares do futuro seriam "guerras assimétricas" entre os ricos desenvolvidos e os pobres atrasados.

Não constitui surpresa o fato de que, desde o fim da Guerra Fria, os principais países ocidentais estejam estruturando suas forças armadas para a realização de operações expedicionárias contra países periféricos, em áreas estratégicas conturbadas do mundo. As repercussões deste processo de transformação ainda não foram suficientemente avaliadas no Brasil.

As indicações são que, na busca pelo controle das reservas mundiais de petróleo, de jazidas de minérios estratégicos ou até mesmo da água potável do planeta, as grandes potências não hesitarão em empregar seu poder militar contra os territórios dos países em que tais recursos naturais estejam localizados.

Qual deve ser a resposta dos países emergentes? O desenvolvimento de uma capacidade militar de defesa do território e dos recursos naturais? Esta é a configuração usual do "figurativo inimigo", nas manobras militares dos países centrais que possuem forças armadas de tipo expedicionário. Portanto, os países que a adotarem estarão assumindo, por sua própria iniciativa, o papel de adversários (ou alvos) potenciais.

A opção por forças armadas expedicionárias, por sua vez, não inviabiliza o emprego defensivo destas contra ameaças externas. A capacitação necessária para realizar operações expedicionárias (inclusive de manutenção ou imposição da paz) no exterior também qualifica as Forças Armadas para emprego na defesa do território nacional (mesmo contra ameaças irregulares ou não-convencionais).

O Brasil deve desenvolver um poder militar com capacidade expedicionária, integrado por forças armadas de efetivo modesto (igual ou ligeiramente superior ao atual) dotadas de equipamentos modernos, produzidos no País e preferencialmente desenvolvidos com tecnologia própria.

O desenvolvimento de tecnologias de emprego militar é duplamente útil para um país, pois propicia o nível de inovação tecnológico indispensável à manutenção de um parque industrial moderno e atualizado. Além disso, ao adquirir uma significativa capacidade de realizar operações militares no exterior, o Brasil passaria a ser percebido como possível aliado ou parceiro confiável.

A atual Política de Defesa Nacional (PDN) aponta a Amazônia e o Atlântico Sul, além dos núcleos de capacitação e poder localizados no Centro-Sul, como áreas prioritárias para nossa defesa. Afirma ainda que o entorno estratégico do Brasil extrapola a América do Sul e a parte ocidental do Atlântico Sul, incluindo a parte oriental deste oceano, assim como a África Ocidental e Meridional e os países de língua portuguesa.

Por sua dimensão territorial e pelas longas distâncias envolvidas, a Amazônia pode ser considerada um Teatro de Operações (TO) expedicionário. O mesmo pode ser dito do Atlântico Sul, por onde passa quase todo o comércio exterior e onde se

localiza a maior parte das reservas conhecidas de petróleo do Brasil.

A Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZPCAS) foi estabelecida em 1986 pelos 24 países da costa ocidental da África e do litoral atlântico da América do Sul, em busca de integração e colaboração regional. A Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP), criada em 1996, reúne os oito países lusófonos: Angola, Brasil, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Moçambique, Portugal, São Tomé e Príncipe e Timor Leste.

A opção por um modelo expedicionário de forças armadas é coerente com a participação do Brasil em ambas as guerras mundiais, assim como em operações de paz sob os auspícios da Organização das Nações Unidas (ONU). Por não possuir ambições hegemônicas, nosso país é freqüentemente solicitado a enviar contingentes de tropa a países conflagrados, a fim de colaborar com o restabelecimento da paz. Seu nível de capacitação nesta área deve ser ampliado.

PAREM DE CULPAR A IMPRENSA

Proceedings, january 2008, p. 53-55

David J. Danelo*

"Os comandantes deveriam pensar sobre os jornalistas da mesma maneira que eles pensam sobre o tempo – e não tentar controlar o que eles reportam."

Esta frase bem sintetiza o artigo escrito por David Danelo, ex-militar e, hoje, jornalista em tempo integral. O trabalho foi motivado pela opinião que verificou nos militares norte-americanos de que jornalistas possuem poder de influenciar a opinião pública maior do que eles, de fato, possuem.

O artigo foi subdividido nos tópicos: Por que a imprensa é acusada?; Um novo mundo da informação; Guerreiros lutam e repórteres reportam; e Por dentro do novo – objetivamente.

Buscando demonstrar que a visão hoje existente da parte dos militares com relação ao jornalismo é distorcida, o autor analisa a forma como a mídia, de uma maneira geral, influenciou a opinião pública na Segunda Guerra Mundial. Assim, cita exemplos de jornais de renome, como o *New York Times* e o *New York Herald Tribune*, além de escritores famosos, como Ernest Hemingway e John Steinbeck.

Examinando período mais recente, especificamente a Guerra do Iraque, observou que o maior prejuízo à influência outrora existente foi causado, ironicamente, pelo atual governo. As afirmações sobre armas que nunca foram descobertas, declarações teatrais de "missão cumprida", negações formais sobre a inexistência de guerrilha e as afirmativas repetidas inúmeras vezes de que "a insurreição estava nas últimas" significaram, pelo menos inicialmente, descrédito para repórteres e correspondentes envolvidos com os fatos.

Finalizando seu interessante trabalho, Danelo sugere que os comandantes deveriam enfocar mais suas energias nas coisas que podem ser por eles influenciadas em vez de se desgastarem contra despachos nocivos – porém acurados – de repórteres, contra os quais nada podem.

*Realizou a cobertura da Guerra do Iraque na Província de Anbar para a *webmedia* (out. a nov. 2006). Autor do livro *Blood Stripes: The Grunt's View of the War in Iraq*. Foi selecionado pelo U.S. Naval Institute, em 2006, como um dos dois co-autores do ano.

OS NAVIOS DE GUERRA DE SUPERFÍCIE DAS MARINHAS SUL-AMERICANAS

Tecnologia Militar, nº 4/2007, pg. 43-51

Capitão-de-Fragata Hugo Fontena Faúndez*

Neste artigo é apresentado um inventário de navios de superfície das principais Marinhas da América do Sul e busca-se analisar e resumir, para cada uma delas, os objetivos estratégicos e as principais dificuldades.

Além disso, o autor apresenta diversos dados referentes às Marinhas da Argentina, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, Peru, Uruguai e Venezuela, como os apresentados a seguir:

O autor afirma que Argentina, Brasil, Chile e Peru foram e continuam a ser as principais potências navais da América do Sul. Em seguida, junto ao Uruguai, aparecem Venezuela, Colômbia e Equador, cujas Marinhas possuem menores dimensões. Os países mediterrâneos, Bolívia e Paraguai, junto à Guiana e ao Suriname, possuem, segundo ele, meios mais modestos, o que impossibilita a comparação com os demais.

Faúndez registra que as renovações de material nessas armadas vêm sendo feitas por meio da aquisição de navios em fase de desativação pelas Marinhas européias ou pelos Estados Unidos da América, salvo poucas exceções. Segundo ele, aquisições

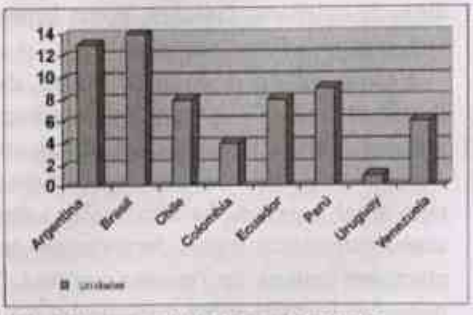


Gráfico 1: Numero de unidades de combate principales.
(Fuente: Military Balence 2007)

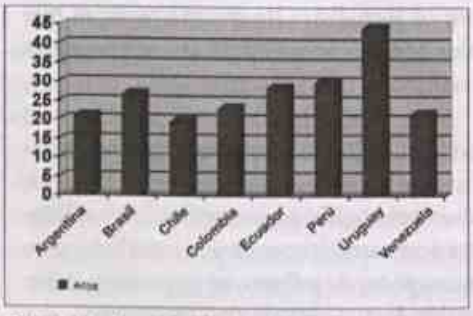


Gráfico 2: Años de antigüedad de las unidades de combate principales
(Fuente: Weyers Flottentaschenbuch 2002/2004)

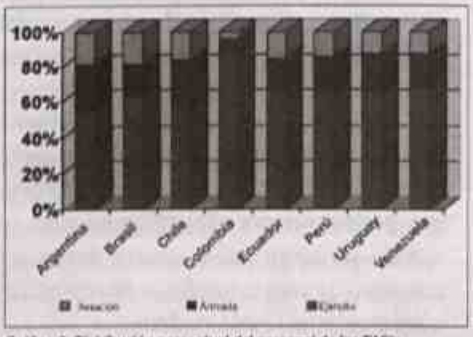


Gráfico 3: Distribución porcentual del personal de las FAS's.
(Fuente: Atlas comparativo de la Defensa en América Latina Ed. 2007)

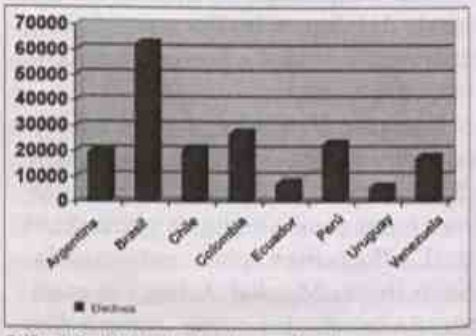


Gráfico 4: Cantidad de efectivos de personal naval.
(Fuente: Atlas comparativo de la Defensa en América Latina Ed. 2007)

*Oficial da Reserva da Marinha do Chile, mestre em Ciências Navais e Marítimas, exerce cargo acadêmico de chefe da disciplina de Logística e de professor de Estratégia e Gestão de Crises na Academia de Guerra Naval do Chile.

Material Naval de las Armadas de Sudamerica

Países	SS	CV	CG	Dest	Frag.	Corb.	Pat. y Coast	Minad.	Anfibio	Logistic y Apoyo	a/o	Helos
Argentina	3			4		9	(19): 2 PTF, 7 PCO, 8 PCI		4 LCM, 16 LCVP	3 ABU, 1 AGB, 1 AGHS, 1 AGOR, 1 AO, 3 TPT	28	20
Brasil	5	1			9	4	(32): 13 PCO, 10PCC, 4 PCI, 5 PCR	6 MSC	2 LSD, 1 LST, 46 Crafts	(31), 1 AF, 4 AG, 1 AGHS 8 AGOR, 2 AH, 1 AK, 1 AO, 1 AOT, 1 ASR, 5 ATF, 4 Diques, 6 Crafts	26	65
Chile	4				6		(22): 7 PFM, 6 PCO, 1 PCC, 8 PCI		(5), 2 LSM, 3 LST	(10): 2 AG, 1 AGB, 1 AGHS, 1 AGOR, 1 AK, 1 AO, 3 ATF	18	22
Colombia	2					4	(96): 1 PFO, 5 PCO, 1 PFC, 4 PCO, 11 PCI, 74 PCR		(8): 1 LCM, 7 LCU	(7): 2 AGHS, 2 AGOR, 1 AH, 1 TPT, 1 Trg	11	9
Ecuador	2				2	6	(15): 3 PFM, 4 PCO, 8 PBR		1 LST	(7): 1 AE, 1 AGOR, 2 AOT, 1 Trg		
Peru	6		1		8		(13): 6 PFM, 4 PCR, 3 Crafts		4 LST	(9): 2 AGHS, 1 AGOR, 3 AO, 1 AOT, 1 ATF, 1 Tpt	13	15
Uruguay					1		(16): 1 PCO, 3 PCC, 5 PCI, 9 Crafts	3 MSC	(4): 2 LCVP, 2 LCM	(5): 1 AGHS, 1 AGOR, 1 ARS, 1 AT, 1 Trg	8	6
Venezuela	2				6		(8): 3 PFM, 3 PCO		(18): 4 LST, 2 LCU, 12 LCVP	(5): 2 AGHS, 1 AGOR, 1 AO, 1 Trg		

ABU: Boyero, AE: Polvorera, AF: Depósito, AG: Misceláneo, AGB: Rompehielos, AGHS: Hidrográfico, AGOR: Oceanográfico, AH: Hospital, AK: Transporte, AO: Petrolero de flota, AOT: Petrolero, ASR: Rescate de Submarinos, AT: Remolcador, ATF: Remolcador oceánico, Craft: Embarcación no clasificada, LCM: Landing Craft Medium, LCU: Landing Craft Utility, LCVP: Landing Craft Vehicles and Personal, LSD: Landing Ship Dock, LSM: Landing Ship Medium LST: Landing Ship Tank, MSC: Minador, PBR: Lancha fluvial, PCC: Patrol Craft Coastal, PCI: Patrol Craft Inshore, PCO: Patrullero de alta mar, PCR: Patrullero fluvial, PFC: Patrullero costero, PFM: Patrullero misilero, PFO: Patrullero oceánico, PTF: Torpederos, TPT: Transporta, TRG: Escuela.

que não considerem os aspectos de logística, de instrução e de apoio diminuem a disponibilidade operativa das unidades e contribuem para a degradação dos meios.

Finalizando sua análise, o autor conclui que a degradação do material que se observa na maioria das Marinhas sul-americanas tende a aumentar, já que não existem iniciativas ou programas de renovação em andamento, com as exceções da Venezuela, do Chile e, parcialmente, do Brasil.

NOTICIÁRIO MARÍTIMO

Esta seção destina-se precipuamente a registrar e divulgar os eventos importantes da Marinha do Brasil e de outras Marinhas, incluída a Mercante, dar aos leitores inativos informações sobre a atualidade e permitir aos pesquisadores do futuro visualizar a Marinha de outrora.

Colaborações serão bem-vindas, se possível ilustradas com fotografias.

SUMÁRIO

(Matérias relacionadas conforme classificação para o Índice Remissivo)

ADMINISTRAÇÃO

ADMINISTRAÇÃO

Reestruturação da gestão do pessoal inativo e pensionista (288)

COMEMORAÇÃO

60 anos da Delegacia Fluvial de Presidente Epitácio (289)

Dia do Farmacêutico (289)

CONTRATO

Acordo de cooperação MB e Receita Federal (290)

CRIAÇÃO

Diretoria de Comunicações e Tecnologia da Informação da Marinha (290)

HOMENAGEM

Cerimônia alusiva aos mortos do Encouraçado *Aquidabã* (291)

Centenário de nascimento do Almirante Mello Baptista (291)

INAUGURAÇÃO

Museu do Rio Uruguai (293)

INCORPORAÇÃO

Incorporação à Armada do NHo *Cruzeiro do Sul* (295)

MOSTRA DE ATIVAÇÃO

Mostra de ativação do Grupamento de Patrulha Naval do Leste (297)

POSSE

Assunção de cargos por almirantes (297)

PRÊMIO

Marinha do Brasil recebe Prêmio Top Ambiental 2007 (298)

SOLENIDADE

Encerramento das atividades culturais de 2007 (298)

ÁREAS
ANTÁRTICA
25 anos de presença do Brasil na Antártica (304)

ARTES MILITARES
MOBILIZAÇÃO
Brasil já tem lei para regular mobilização sob ameaça de guerra (305)

CIÊNCIA E TECNOLOGIA
ARMAMENTO
Gerência Especial de Mísseis (306)
AVIAÇÃO
Embraer registra recorde histórico na entrega de jatos em 2007 (306)
ENERGIA
Vale e BNDES criam empresa de pesquisa de energia (307)
LASER
American Airlines vai testar sistema antimíssil (307)

CONGRESSOS
SIMPÓSIO
Simpósio de pesquisa e produção para Defesa (308)

EDUCAÇÃO
COLÉGIO NAVAL
Recrutas do Colégio Naval participam de Curso de Mestre Arrais (309)

GUERRA
GUERRA DE MINAS
Missão de assistência para a remoção de minas na América do Sul tem o melhor desempenho desde 2003 (309)

HISTÓRIA
DOCUMENTO HISTÓRICO
Caderno do Centro de História e Documentação Diplomática (310)

INFORMAÇÃO
REVISTA
Revista *Nomar* na Internet (310)
SISTEMA DE INFORMAÇÃO
Portal de serviços da Marinha do Brasil (310)

PSICOSSOCIAL
MÚSICA
Orquestra da Companhia Chinesa Evergreen (312)
LANÇAMENTO DE LIVRO
O Rio da Dúvida – A sombria viagem de Theodore Roosevelt e Rondon pela Amazônia (311)

RELAÇÕES INTERNACIONAIS
DIPLOMATA
Assis Brasil – um diplomata na República (312)

REESTRUTURAÇÃO DA GESTÃO DO PESSOAL INATIVO E PENSIONISTA

A Alta Administração Naval vem empreendendo um conjunto de ações, decorrentes de estudos conduzidos pela Diretoria-Geral do Pessoal da Marinha (DGPM), em conjunto com os demais setores da Marinha, com o propósito de aprimorar o atendimento prestado ao pessoal inativo e pensionista.

Tais ações já se fazem presentes nas rotinas diárias do Serviço de Inativos e Pensionistas, a saber:

– emprego de uma rede de Organizações Militares (OM) fora da sede, que atuam como OM de Apoio e Contato (Omac) e OM de Recadastramento (Orec) para o pessoal, conforme relação disponível no sítio do Serviço de Inativos e Pensionistas da Marinha (SIPM);

– emprego de 11 Postos Avançados de Atendimento, situados na área do Grande Rio, que atuam como escritórios para execução de recadastramento determinado por lei, conforme relação disponível no sítio do SIPM;

– aprimoramento das rotinas administrativas do SIPM e ativação de controles mais acurados, com ênfase para o fator prazo, ressaltando-se o desenvolvimento de um sistema computacional, denominado Sipem (Sistema de Inativos e Pensionistas da Marinha), possuindo as seguintes funcionalidades principais: automatização do fluxo dos processos de concessão de pensões, geração e cálculos de ordens de serviço de pagamento e aumento da agilidade nas consultas de processos;

– aumento do período regular de trabalho do SIPM;

– a autorização do Comandante da Marinha para reforço de contratação de cerca de 30 oficiais e 90 praças para prestação de tarefa por tempo certo (TTC), a serem empregados na Diretoria do Pessoal Militar da Marinha (DPMM), Diretoria do Pessoal Civil da Marinha (DPCvM), SIPM, Comando de Pessoal de Fuzileiros Navais (CPesFN), Diretoria de Contas da Marinha (DCoM) e nas Omac distritais;

– manutenção de um efetivo global de cerca de 170% em relação à Tabela de Lotação do SIPM;

– reformulação do sítio do SIPM na internet (www.sipm.mar.mil.br), proporcionando maior interatividade, inclusive com a possibilidade de acompanhamento de processos pelos requerentes; e

– reestruturação do atendimento ao público, incluindo-se a criação de um setor de ouvidoria (ouvidoria@sipm.mar.mil.br), um terminal de auto-atendimento e um *call center* com as seguintes linhas disponibilizadas: a) almirantes, oficiais superiores e civis assemelhados (informações gerais) (21) 2104-6385 e 2104-6388; b) praças e oficiais subalternos/intermediários e civis assemelhados (informações gerais) (21) 2104-6390; e c) praças e civis assemelhados (agendamento eletrônico) (21) 3343-6390.

Adicionalmente, buscando a elevação dos níveis de atendimento ao nosso pessoal e o fortalecimento do princípio da fiscalização intercorrente, recentemente, o Comandante da Marinha aprovou, em caráter experimental, uma reestruturação das atividades do SIPM.

Em linhas gerais, a nova sistemática, que deverá estar implementada até o final do semestre, prevê a passagem das tarefas de habilitação de inativos e pensionistas de militares e civis, respectivamente, para a DPMM e a DPCvM, sendo mantidas no SIPM as tarefas de atendimento e recadastramento deste pessoal e a implantação dos direitos de pagamento. Circular

da DGPM disciplinará os procedimentos a serem empregados.

Outras ações encontram-se em estudo e implementação, tais como:

– inclusão *ex officio* de formulário de requerimento para adiantamento do Auxílio Funeral, no momento do recebimento da solicitação para habilitação de pensionista, a fim de amenizar os efeitos da suspensão do pagamento do instituidor falecido;

– melhor aproveitamento da Declaração de Beneficiários, de modo a reduzir as exigências no momento da habilitação e assegurar maior qualidade nas informações já disponíveis nos bancos de dados da Marinha; e

– otimização, quanto à forma e oportunidade, de inserção de pensionistas no processo de pagamento, para reduzir os efeitos temporais negativos ora existentes.

(Fonte: Bono Especial nº 158/2008)

60 ANOS DA DELEGACIA FLUVIAL DE PRESIDENTE EPITÁCIO

Em 23 de fevereiro último, a Delegacia Fluvial de Presidente Epitácio completou o seu 19º aniversário de elevação de categoria e seus 60 anos de presença no Oeste Paulista.

Nos idos de 1946, em função da localização geográfica e conseqüente importância estratégica, foi instalada na cidade de Presidente Epitácio (SP) a Capatazia da Capitania dos Portos do Rio Paraná, que, em 14 de outubro de 1948, transformou-se na Agência da Capitania dos Portos do Rio Paraná, subordinada à Capitania sediada em Santos (SP), o que alicerçou, definitivamente, a Autoridade Marítima Brasileira no Oeste do Estado de São Paulo. Em 23 de fevereiro de 1989, por meio da Portaria Ministerial nº 130, a antiga Agência foi elevada à categoria de Delegacia.

Avaliando-se a área de jurisdição da Delegacia, que abrange 134 municípios, dos quais 105 no Estado de São Paulo, 25 no Estado do Paraná e 4 no Estado de Mato Grosso do Sul, e o pessoal e os meios disponíveis, tem-se a noção de quão árduo é o trabalho de executar a manutenção da segurança do tráfego aquaviário, de salvaguardar a vida humana e de prevenir a poluição hídrica na região.

Ao longo do ano de 2007, foram realizadas 71 diligências de inspeção naval em 77 municípios, formados 300 novos aquaviários, habilitados 971 novos amadores e 53 componentes da Polícia Militar do Estado de São Paulo para conduzir embarcações. Além disso, 1.109 embarcações foram inscritas e recadastradas e a Delegacia coordenou cinco eventos SAR (*Search and Rescue* – busca e salvamento) do Salvamar Sueste.

DIA DO FARMACÊUTICO

Por ocasião do Dia do Farmacêutico, comemorado em 20 de janeiro, o diretor de Saúde da Marinha, Vice-Almirante (Md) Helton José Bastos Setta, parabenizou oficiais e servidores civis que "atuam diuturnamente tanto no Laboratório Farmacêutico da Marinha quanto nos hospitais e demais Organizações Militares, contribuindo para a eficácia do Sistema de Saúde da Marinha, seja nas atividades de análises clínicas, farmácia industrial e análise de alimentos". Formulou, ainda, "os melhores votos de felicidades, desejando que possam manter o elevado grau de profissionalismo que sempre norteou sua conduta, buscando a cada dia a excelência no serviço prestado à Família Naval".

No Brasil, a atividade profissional do farmacêutico está sob a jurisdição do Con-

selho Federal de Farmácia, que regulamenta seu exercício, com base na Lei 3.820, assinada em 11 de novembro de 1960, pelo Presidente Juscelino Kubitschek.

A data de 20 de janeiro foi escolhida para a comemoração por ter sido o dia da fundação da Associação Brasileira de Farmacêuticos (ABF), no ano de 1916, no Rio de Janeiro (RJ). No início os participantes da entidade comemoravam a fundação com uma reunião de confraternização, até que, alguns anos depois, foi oficializada a data como Dia do Farmacêutico.

(Fontes: Bono nº 027, de 18/1/08, e http://www.abf.org.br)

ACORDO DE COOPERAÇÃO ENTRE MB E RECEITA FEDERAL

A Marinha do Brasil e a Receita Federal celebraram, em 12 de fevereiro último, acordo que tem por objeto estabelecer ações de cooperação a serem desenvolvidas entre os dois órgãos na prevenção e repressão aos delitos de repercussão nacional ou internacional, quanto ao uso do mar aberto, águas interiores e de áreas portuárias, na forma de apoio logístico, de inteligência, de comunicações e de instrução.

A esse instrumento de apoio mútuo seguir-se-ão convênios específicos de cunho operacional, cujo conjunto delimitará as atuações da Marinha e da Receita Federal no ambiente aquaviário, preservando a atuação da Autoridade Marítima na implementação e fiscalização das leis e regulamentos nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB) e, complementarmente, contribuindo para a ampliação da visibilidade da Força perante a opinião pública no que concerne à proteção dos interesses da sociedade brasileira nas AJB.

(Fonte: Bono nº 085, de 13/2/2008)

DIRETORIA DE COMUNICAÇÕES E TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO DA MARINHA

Desde 16 de janeiro último, a Diretoria de Telecomunicações da Marinha (DTM) passou a chamar-se Diretoria de Comunicações e Tecnologia da Informação da Marinha (DCTIM). A mudança, feita por meio da Portaria 14/MB, da mesma data, é decorrente da reestruturação e modernização do setor de Tecnologia da Informação (TI) da Marinha, determinada pelo Comandante da Marinha.

A nova Diretoria Especializada (DE) foi criada a partir da ampliação da missão da agora extinta DTM, congregando em uma única DE a orientação e supervisão funcional do Sistema de Comunicações da Marinha (Siscom), as atividades técnicas pertinentes às Telecomunicações – ambas antes exercidas pela extinta DTM – e a orientação da governança da Tecnologia da Informação na Marinha, atividades estas até então executadas em parte pela DTM e em parte pela Diretoria de Administração da Marinha – DAdM.

A assunção pela DCTIM das novas atividades pertinentes à governança de TI seguirá cronograma estabelecido pelo Conselho de Tecnologia da Informação da Marinha (Cotim) e aprovado pelo Comandante da Marinha.

(Fonte: Bono nº 032, de 18/1/2008)

CERIMÔNIA ALUSIVA AOS MORTOS DO ENCOURAÇADO *AQUIDABÃ*

Foi realizada pelo Colégio Naval, em Angra dos Reis (RJ), em 21 de janeiro último, cerimônia solene para reverenciar aqueles que pereceram no naufrágio do Encouraçado *Aquidabã*, ocorrido há 102 anos. A solenidade aconteceu no monumento erigido na Ponta Leste de Jacuecanga, Angra dos Reis.

Participaram do evento representantes da Prefeitura e da Câmara Municipal de Angra dos Reis, os Avisos de Instrução *Rosca Fina* e *Leva Arriba*, e um navio do Grupamento Naval do Sudeste, os quais prestaram honras fúnebres, com lançamento de pétalas de rosas ao mar.

O *Aquidabã* foi ator importante em acontecimentos da República, tendo participado, em 1891, do movimento que derrubou o Presidente Deodoro da Fonseca. Em 1893, por ocasião da Revolta da Armada, forçou por três vezes a barra do Rio de Janeiro, com oposição das fortalezas da costa. O relatório técnico elaborado após o naufrágio não identificou a causa da explosão que vitimou o navio[1].

CENTENÁRIO DE NASCIMENTO DO ALMIRANTE MELLO BAPTISTA

O Almirante Ernesto de Mello Baptista foi homenageado, em 15 de dezembro de 2007, pelo centenário de seu nascimento. A cerimônia de homenagem aconteceu na praça em frente ao Clube de Oficiais da Marinha do Brasil, em Natal (RN). Abaixo transcrevemos o discurso proferido por sua filha, Sra. Loreley Mello Baptista de Sá Freire, na ocasião.

"Se minha mãe, Lígia, estivesse presente a esta cerimônia que traduz o reconhecimento e a admiração da Marinha do Brasil, notadamente do Comando do 3º Distrito Naval, ela provavelmente se dirigiria ao seu grande homenageado segundo a linguagem do coração, chamando-o, como sempre o fazia na intimidade, pelo carinhoso tratamento de 'meu bem', ou então, como a ele gostava de se referir, de forma pomposa mas não menos afetuosa, de 'meu marido, meu almirante'.

Infelizmente, atendendo aos desígnios de Deus, que a chamou há cinco meses, ela está aqui representada por mim, a filha caçula de Lígia e Ernesto, que herdou um pouco de cada um – razão e emoção – e que está sempre em busca do equilíbrio necessário e do tom adequado para melhor interpretar uma bela história familiar que começou aqui, em outubro de 1943, nas terras doces e açucaradas do Rio Grande do Norte. A família também se encontra aqui representada pelo Sr. Geraldo e por seu neto Marco Antonio – continuador da família –, que não teve o privilégio de conhecer seu avô pessoalmente, mas que tem um enorme orgulho de ser neto desse grande brasileiro.

Agradeço primeiramente à Marinha do Brasil – na pessoa do Almirante Paulo Cesar Dias de Lima – pela homenagem que faz ao centenário de nascimento de um de seus mais fiéis e devotados oficiais, cuja brilhante carreira o trouxe tantas vezes a servi-la, com excelência, neste Rio Grande do Norte. Neste lugar de importância estratégica para

1 N.R.: Ver *RMB* v. 123, nºs 10/12, out./dez. 2003.

o País daquela época, onde, além de conhecer aquela que se tornaria sua mulher e que lhe perfumou a vida, veio a se tornar capitão dos portos e comandante da Base Naval, entre outras importantes missões a que foi chamado a desempenhar em sua terra natal, no Nordeste, e também no Norte do País.

Agradeço a todas as autoridades vinculadas à Marinha que, diretamente ou indiretamente, contribuíram significativamente para abrilhantar este momento que, mesmo que de forma justa e merecida, reflete o espírito de respeito e amizade por aqueles que souberam representar o Estado de forma tão digna e valorosa.

Agradeço a participação especialíssima do Comandante Israel de Oliveira, oficial que soube conquistar a amizade e a admiração de meu pai pela sua alta competência e seu cabedal cultural e que, tenho absoluta certeza, sempre honrou a memória de seu chefe. Essa vinculação teve origem nas distantes terras do Extremo Oriente – o Japão –, onde o comandante se tornou o braço direito do meu pai, ultrapassando os limites do trabalho, tornando-se amigo de toda a família Mello Baptista.

Por fim, mas não por último, agradeço a Deus por ter me abençoado com aquele que me deu como pai, que me legou tantos exemplos de dignidade, lisura, força, perseverança. E poderia facilmente relacionar inúmeras outras belas qualidades morais que caracterizavam a sua personalidade. Entretanto, resisto à tentação de me estender sobre o perfil de meu pai, não sem antes enfatizar, novamente e sempre, que o grande amor que ele sempre dedicou à Marinha, e que foi objeto de nobres e valiosas provas, sempre norteou sua vida. Entre outras, deixou uma rara lição de bravura ao defender a sua Marinha em momento decisivo de sua história, abdicando de uma posição mais ilustre – fato inédito entre os seus pares – para honrar os princípios que fundamentavam seu fiel compromisso para com a Marinha do Brasil e para com a sua consciência. Homem austero e extremamente exigente – muito mais consigo próprio do que com os seus, e mais com os seus do que com os demais –, abrandava sua fisionomia e entreabria um sorriso quando falava de sua querida Marinha. Minha mãe sempre soube que era preciso manter acesa e elevada a chama da sua conquista porque tinha uma concorrente à altura.

Meu nome, entre tantos outros legados que recebi, reflete a sua paixão pelo mar – que lhe trazia o suave canto das sereias –, que pode ter lhe privado de algumas flores da terra, mas, certamente, lhe propiciou colher as preciosas pérolas do mar...

Rendo minha eterna homenagem a você, meu pai, que, agora novamente reunido à minha mãezinha, deve estar sorridente contemplando esta grande e merecida homenagem, cercada do apreço e da admiração dos que lhe querem bem."

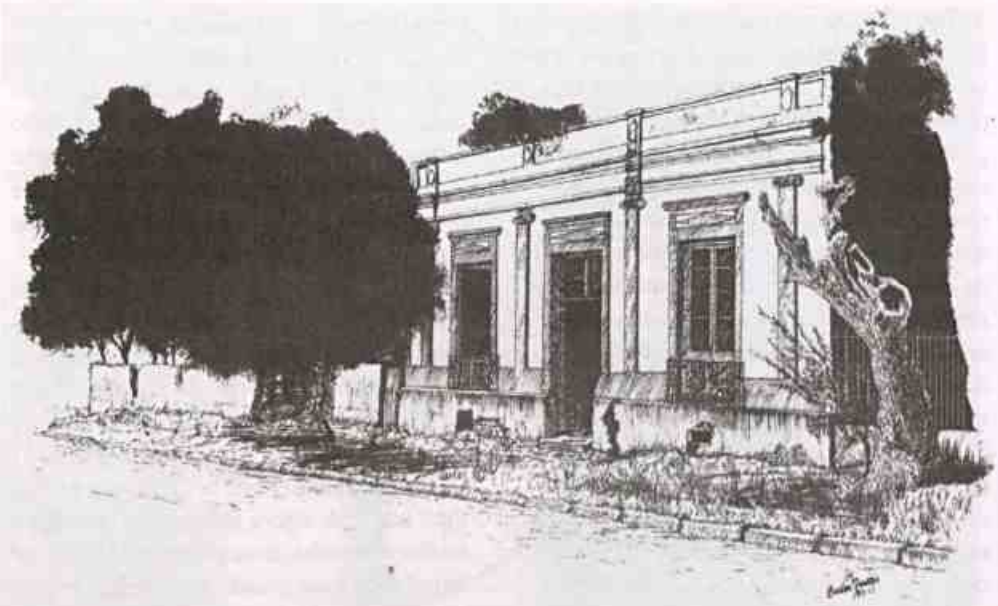
INAUGURADO MUSEU DO RIO URUGUAI

Foi inaugurado em Uruguaiana (RS), em 9 de janeiro último, o Museu do Rio Uruguai – Marinha do Brasil. O novo museu foi implantado por iniciativa do prefeito daquela cidade, José Francisco Sanchotene Felice, com apoio do Capitão-de-Corveta Daniel Américo Rosa Menezes, delegado Fluvial de Uruguaiana, que presidiu a comissão de implantação.

No ato da inauguração, além de autoridades civis e eclesiásticas, fizeram-se presentes os comandantes militares da guarnição de Uruguaiana, o intendente da cidade vizinha de Paso de Los Libres (Argentina) e o Capitão-de-Mar-e-Guerra Paulo Geraldo Lavigne Britto, vindo da cidade de Rio Grande, que representou o Comandante da Marinha na solenidade.

A casa centenária que hoje abriga o Museu, situada no Bairro Mascarenhas de Moraes, foi uma antiga residência construída próximo ao Rio Uruguai, cujo aforamento, datado de 1870, teria sido herdado aos espanhóis Joaquim Barris (ferreiro) e José Canellas (marceneiro), que vieram construir o casarão em fins do século XIX, para ali instalarem suas oficinas. Pode-se observar que ainda existem, nas portas laterais da fachada, duas letras góticas "B" e "C", artisticamente forjadas e inseridas nos arabescos das sacadas de ferro. Diz a tradição oral que ali também se instalou um pequeno estaleiro para barcos de pequeno calado.

O historiador Daniel Fanti, que realizou longa pesquisa sobre o casarão antigo, observa: "Há uma incógnita em torno desse velho casarão. Diziam os antigos moradores do Bairro Mascarenhas de Moraes que em seus porões existiam argolões de ferro onde se prendiam os escravos. Ao lado da casa existe um poço-cisterna, de incríveis proporções de diâmetro e fundura, com uma misteriosa escada de ferro. Logo a seguir, nas proximidades, descobriu-se um túnel, em que os moradores antigos diziam ser sa-



Vista da antiga casa adaptada para o Museu do Rio Uruguai – Marinha do Brasil (desenho a bico de pena de Carlos Fonttes)

ída estratégica (caminho de retraimento) nos tempos das revoluções; outros afirmam que tinha a finalidade de esconder contrabandos, pela proximidade com o antigo porto de Uruguaiana. Também é possível que o poço e o túnel tenham conexão com as máquinas movidas a vapor para a serralharia que foi implantada naquele local mais tarde, pois não existia luz elétrica".

Na gestão do atual prefeito, a área e o antigo casarão foram adquiridos do então proprietário, Ewerton Correa, para o poder público municipal a fim de implantar-se o Museu, numa visão voltada para a preservação histórica e dos valores culturais.

A antiga casa foi adaptada com uma estrutura moderna que complementa a obra, sendo dotada de um *playground*. Muitas doações para o acervo foram feitas por particulares. Cada peça foi detalhada em áudio e painéis com fotografias e ilustrações que possibilitam ao visitante melhor compreensão da história do Rio Uruguai e da presença marcante da Marinha do Brasil naquela região.

INCORPORAÇÃO À ARMADA DO NHO *CRUZEIRO DO SUL*

Foi realizada, em 28 de fevereiro último, a cerimônia de Mostra de Armamento do Navio Hidroceanográfico *Cruzeiro do Sul*. No mesmo dia, aconteceu também a transferência de subordinação do navio, que foi entregue à Diretoria-Geral de Navegação (DGN).

A seguir, transcrevemos as duas Ordens do Dia relativas ao evento: a do chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante-de-Esquadra Julio Saboya de Araujo Jorge, sobre a Mostra de Armamento; e a do diretor-geral do Material da Marinha, Almirante-de-Esquadra Marcus Vinicius Oliveira dos Santos, sobre a Transferência de Subordinação.

ORDEM DO DIA DO CEMA

"Em atendimento ao disposto por meio da Portaria nº 280, de 7 de novembro de 2007, do Comandante da Marinha, e conforme o previsto na Ordenança-Geral para o Serviço da Armada (OGSA), em seu artigo 1-3-1, realiza-se, na presente data, a Mostra de Armamento do Navio Hidroceanográfico *Cruzeiro do Sul*.

Primeiro navio da Marinha do Brasil a receber o nome de *Cruzeiro do Sul*, presta uma homenagem à constelação mais conhecida do hemisfério celestial sul. A primeira referência documentada às suas estrelas como representantes de uma cruz encontra-se na Carta de Mestre João de Faras, o astrônomo oficial da esquadra de Cabral. Ele se refere às estrelas da Cruz, numa carta a Dom Manuel, datada de 1º de maio de 1500. Navegantes da esquadra de Fernão de Magalhães também se referiram a elas como "O Cruzeiro". A figura associada às suas quatro principais estrelas nem sempre esteve ligada ao símbolo máximo católico-cristão. Na Antiguidade, suas estrelas eram consideradas como parte do Centauro pelo povo grego e, somente a partir das Grandes Navegações, com as épicas viagens ibéricas aos mares do Sul, foram definitivamente associadas à imagem da cruz de Cristo.

O brasão do Cruzeiro do Sul *é um pentágono formado de cabos de ouro e encimado pela coroa naval. Em chefe de azul, cinco estrelas de cinco pontas, de prata, dispostas como as da constelação do Cruzeiro do Sul; em contrachefe, faixado ondado de prata e azul de seis peças, tendo uma roda de leme de ouro brocante. No chefe de azul, esmalte clássico da Marinha, as cinco estrelas representam o Cruzeiro do Sul, guia dos navegantes nos mares austrais e um dos atributos da Bandeira Nacional; no contrachefe, o faixado ondado de prata e azul, símbolo do mar, repousa a roda do leme de ouro, formando o conjunto característico da navegação*

O momento que presenciamos hoje, a incorporação à Armada, reflete-se de dupla importância para nossa Força. Primeiramente, a oportunidade de dar continuidade ao Programa de Reaparelhamento da Marinha, processo complexo, árduo e de alta prioridade para o Almirantado. Por fim, a chance

de homenagear este emblema ostentado por todos os navios da Armada em sua figura de proa, sempre carregado em suas singraduras, e que hoje tem, finalmente, a chance de nomear uma nau.

Ao incorporar à Armada o NHo *Cruzeiro do Sul*, expresso ao comandante, à oficialidade e à guarnição votos de boa sorte e êxito na nobre e digna travessia que hoje iniciam. A responsabilidade pela formação da alma marinheira do navio está em suas mãos. As demonstrações de amor e dedicação para com o navio, a preservação do profissionalismo, seriedade, patriotismo e do destemor dos marinheiros brasileiros em momentos difíceis formarão a "alma" do barco, marcando-o de forma indelével para as gerações futuras que passarem pelos seus conveses e, igualmente, honrarem o invicto Pavilhão Nacional, altaneiro e sobranceiro em seu mastro de combate.

NHo *Cruzeiro do Sul*, que o Senhor dos Ventos os faça suaves e aos mares, tranqüilos."

ORDEM DO DIA DO DGMM

"A data de hoje se reveste de especial significado para todos aqueles que participaram da obtenção do Navio Hidroceanográfico *Cruzeiro do Sul*, não só pela materialização dos esforços desenvolvidos durante esse processo, como também por revestir de êxito a parceria entre a Marinha do Brasil e o Ministério da Ciência e Tecnologia, por meio do Convênio assinado em 2006 entre a Diretoria de Hidrografia e Navegação e a Fundação de Desenvolvimento da Pesquisa.

Em suas raízes históricas, o Motor Vessel *Surveyor*, seu nome anterior, foi construído no estaleiro Longvamek Verksted A/S, Noruega, sendo lançado ao mar em 1º de março de 1986. Originalmente construído como navio pesqueiro de alto-mar, foi convertido, em 1991, em navio de pesquisas sísmicas, quando seu comprimento foi aumentado de 59,7 para 65,7 metros. Posteriormente, foi adaptado para operar com veículos submarinos de operação remota, controlados a partir do navio. Em 2005, o *Surveyor* participou da operação multinacional de salvamento da tripulação do submarino russo *AS-28*, preso em redes de pesca a 200 metros de profundidade no Oceano Pacífico.

Entregue à Marinha do Brasil no dia 8 de novembro de 2007, em Cingapura, passando a se chamar Navio Hidroceanográfico *Cruzeiro do Sul*, possui, entre seus equipamentos orgânicos, um sistema de posicionamento dinâmico e um guindaste para seis toneladas, além de contar com uma área de 128 m², destinada a pesquisa, coleta e processamento de dados e instalação de laboratórios seco e molhado. Possui também certificado de segurança para navegação em águas polares de condição *light ice*, desde que seu calado a vante seja superior a 3,5 metros.

O NHo *Cruzeiro do Sul* será disponibilizado à comunidade científica brasileira para a concretização do Projeto Laboratório Nacional Embarcado (LNE), que tem como propósito dotar o Brasil de mais uma plataforma de coleta de dados oceanográficos, incrementando o embarque de pesquisadores, professores e alunos, de forma sistemática e contínua.

Na qualidade de diretor-geral do Material da Marinha, apresento ao Ministério da Ciência e Tecnologia que, por meio da Financiadora de Estudos e Projetos disponibilizou a parcela dos recursos necessários para a aquisição do meio, e à Fundação de Desenvolvimento da Pesquisa o reconhecimento do mérito e do bom serviço prestado à Marinha do Brasil.

Na ocasião em que transfiro a subordinação do Navio Hidroceanográfico *Cruzeiro do Sul* à Diretoria-Geral de Navegação, deixo registrados meus sinceros cumprimentos pelo destacado trabalho do comandante, Capitão-de-Fragata Hilbert Strauhs, e de sua valorosa tripulação, que, afastados da terra

pátria e de seus entes queridos, em um país de língua e costumes bem diversos dos nossos, souberam suplantar as dificuldades do recebimento do navio, para, em pouco mais de um mês, capacitar o meio para enfrentar as intempéries de uma travessia que, perfazendo um total de 10.267 milhas navegadas, em 56 dias de mar, constituiu-se um grande desafio, vencido com profissionalismo e alma realmente marinheira, ingredientes necessários para superar os poucos períodos de descanso nos portos de escala e a distância de seus familiares, especialmente por ocasião das festas de fim de ano e do carnaval.

Ao NHo *Cruzeiro do Sul*, primeiro navio a ostentar o nome dessa emblemática constelação, expresso os meus votos de bons ventos e mares tranqüilos! Bravo Zulu!"

(Fontes: Bonos nºs 115, de 26/2/08; 123 e 125, de 28/2/08)

MOSTRA DE ATIVAÇÃO DO GRUPAMENTO DE PATRULHA NAVAL DO LESTE

Foi realizada, em 21 de janeiro último, a Mostra de Ativação do Grupamento de Patrulha Naval do Leste. A cerimônia, a bordo do Rebocador de Alto-Mar (RbAM) *Triunfo* (atracado na Base Naval de Aratu – Bahia), foi presidida pelo comandante de Operações Navais, Almirante-de-Esquadra Aurélio Ribeiro da Silva Filho.

Com o propósito de contribuir com a missão do Comando do 2º Distrito Naval (Salvador), o Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Leste passará, segundo o comandante de Operações Navais, a "coordenar o planejamento e o emprego adequado dos meios operativos subordinados, bem como a sua manutenção, buscando mantê-los no mais elevado grau de prontidão". Com a criação deste Grupamento, fica extinto o Núcleo de Patrulha Naval do Leste.

As atribuições básicas desse novo Comando são: realizar patrulha naval e operações de socorro e salvamento; participar de operações de defesa de porto ou em áreas marítimas restritas, considerados os terminais marítimos e plataformas de exploração e de explotação de petróleo; e participar de operações de minagem defensiva, de esclarecimento e de apoio logístico móvel, além de tarefas subsidiárias, não menos importantes por essa razão, dentre as quais destacam-se aquelas de cooperar com as atividades relacionadas à segurança da navegação e à salvaguarda da vida humana no mar.

O Grupamento contará, inicialmente, com a revitalizada Corveta *Caboclo*, o RbAM *Triunfo* e os modernos Navios-Patrulha *Guaratuba* e *Gravataí*.

ASSUNÇÃO DE CARGOS POR ALMIRANTES

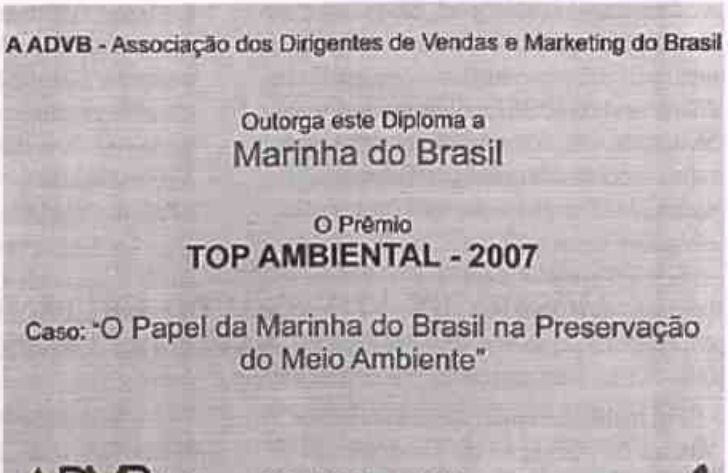
Vice-Almirante Rui da Fonseca Elia, diretor da Procuradoria Especial da Marinha, em 18/1;

Almirante-de-Esquadra Carlos Augusto Vasconcelos Saraiva Ribeiro, representante permanente do Brasil junto à Organização Marítima Mundial (IMO), em 28/1;

Contra-Almirante (Md) Edson Baltar da Silva, diretor de Saúde da Marinha (interino), em 11/2; e

Contra-Almirante Edlander Santos, coordenador da Área Marítima do Atlântico Sul, em 7/3.

MARINHA DO BRASIL RECEBE PRÊMIO TOP AMBIENTAL 2007



O Vice-Almirante Terenilton Sousa Santos, comandante do 8º Distrito Naval (SP), representou a Marinha do Brasil na solenidade de entrega do Prêmio Top Ambiental 2007, realizada no dia 28 de fevereiro de 2008, em São Paulo. O prêmio é oferecido pela Associação dos Dirigentes de Vendas e Marketing do Brasil (ADVB), sendo agraciadas as instituições e empresas que, em suas áreas de atuação, se destacaram na preservação do meio ambiente.

A Marinha do Brasil apresentou o trabalho "O papel da Marinha do Brasil na preservação do meio ambiente", no qual foram expostos diversos aspectos relativos à atuação da instituição em prol do meio ambiente e da sua preservação.

(Fonte: www.mar.mil.br)

ENCERRAMENTO DAS ATIVIDADES CULTURAIS DE 2007

Presidida pelo diretor do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha, Vice-Almirante (EN) Armando de Senna Bittencourt, foi realizada em 11 de dezembro último, no auditório do Museu Naval (RJ), a Sessão de Encerramento das Atividades Culturais de 2007.

EFEMÉRIDES DE 2007

A sessão comemorativa aludiu ao sesquicentenário de nascimento do Almirante Eduardo Augusto Viríssimo de Mattos e aos centenários de nascimento dos Almirantes-de-Esquadra Sylvio Monteiro Moutinho, Murillo Vasco do Valle e Silva e Ernesto de Mello Baptista. Todos estes chefes navais singraram brilhantes carreiras na Marinha do Brasil, influindo decisivamente no desenvolvimento do Poder Marítimo. Portanto, destacamos passagens significativas em suas trajetórias profissionais indicativas do caráter, da competência profissional e da honradez de cada um.

O **Almirante Eduardo Augusto Viríssimo de Mattos** assentou praça de aspirante a guarda-marinha em março de 1872. Seu primeiro embarque, como segundo-tenente, foi na Canhoneira *Braconnot*, onde assumiu interinamente a função de imediato.

Como primeiro-tenente, foi imediato do Encouraçado *Bahia* e, em 1884, alcançou seu primeiro comando como capitão dos portos de Santa Catarina, vindo, no ano seguinte, a assumir o comando da Torpedeira *nº 3*. No decorrer de 1887, foi secretário e

ajudante-de-ordens do Comando da Divisão de Encouraçados.

Em 1891, assumiu o comando do Encouraçado *Aquidabã* e, em seguida, o do Cruzador *Liberdade*, tendo, neste navio, prestado socorro aos náufragos do Vapor *Paraná*, soçobrado no litoral do Rio de Janeiro. Em 1893, foi nomeado para comandar o Cruzador *Parnaíba* e, ao final daquele ano, assumiu o comando da Escola de Aprendizes-Marinheiros do Ceará.

Em 1895, como ajudante da Diretoria de Faróis, destacou-se na organização do novo Código de Sinais das Barras dos Portos da República, em conjunto com o então Capitão-Tenente Frederico Kiappe da Costa Rubim. Até o surgimento dessa publicação, a diversidade de bandeiras e regimentos de sinais empregados nos serviços de praticagem causava considerável inconveniente à segurança da navegação.

Como capitão-de-fragata, recebeu menção elogiosa do ministro da Marinha por seu ensaio "Explicador de Aparelho dos Navios e Noções Gerais de Construção Naval", que passou a ser denominado "Tratado do Navio", devido à sua excelência técnica. Em 1910, assumiu o cargo de diretor de Faróis, sendo, logo em seguida, designado para comandar o Navio-Escola *Primeiro de Março*.

Promovido a capitão-de-mar-e-guerra, exerceu os cargos de comandante da Divisão Naval do Sul e de diretor do Depósito Naval do Rio de Janeiro, tendo obtido, nesta última função, a promoção a contra-almirante e assumido a Inspetoria do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. Em 1913, como comandante da Primeira Divisão Naval, dirigiu exercícios de artilharia e lançamento de torpedos ao largo do litoral do Rio do Janeiro, aumentando o grau de aprestamento de uma parcela importante da Esquadra.

Em 1914, foi nomeado inspetor de Máquinas, no órgão criado pelo Ministro Alexandrino de Alencar para coordenar todo o serviço de conservação e reparo das máquinas de propulsão e auxiliares instaladas nos navios, embarcações miúdas e estabelecimentos terrestres da Marinha. Nesse comando foi louvado pelo estudo sobre a uniformização dos vencimentos dos foguistas que serviam embarcados e nos estabelecimentos da Marinha, trabalho que resultou na redução das despesas e harmonização dos vencimentos daquele pessoal.

Já no posto de vice-almirante, em 1918, foi nomeado inspetor de Portos e Costas, enquanto o país vivia o estado de guerra, decretado no ano anterior, contra o império alemão. Nessa função empreendeu esforços para aprimorar as instruções militares dos marítimos, a fim de prepará-los para a defesa dos navios mercantes contra ataques de submarinos inimigos.

Em 1924, assumiu a Diretoria-Geral de Navegação e, em seguida, foi convocado para servir como ministro do Supremo Tribunal Militar. O Almirante Eduardo Augusto Viríssimo de Mattos prestou 56 anos de serviço à Marinha, vindo a falecer em 19 de agosto de 1934.

Os almirantes homenageados pelos seus centenários de nascimento ingressaram nas

fileiras da Marinha poucos anos após o fim da Primeira Guerra Mundial. A Divisão Naval em Operações de Guerra escreveu, com sua saga, a história da participação brasileira naquele conflito. Nosso país ingressava no ciclo revolucionário dos anos 20 e 30 – os movimentos tenentistas, a Revolução de 1930 e a Revolta Constitucionalista de 1932 –, no qual esses jovens oficiais tiveram seus batismos de fogo. Durante a Segunda Guerra Mundial, compartilharam as agruras do conflito, colaborando para as missões fundamentais reservadas à Marinha do Brasil: defender a costa do País e prover proteção aos comboios, garantindo as linhas de navegação e a soberania brasileiras. Após a guerra, continuaram trilhando com entusiasmo suas carreiras, assumindo importantes cargos na administração naval e contribuindo para o desenvolvimento da Marinha de hoje.

O **Almirante-de-Esquadra Sylvio Monteiro Moutinho** assentou praça de aspirante a guarda-marinha em abril de 1925. Seu primeiro embarque, como segundo-tenente, foi no Encouraçado *São Paulo*. Ainda naquele navio, participou do bloqueio ao porto de Santos durante a Revolta Constitucionalista de 1932, colaborando para que os combatentes paulistas deixassem de receber qualquer tipo de suprimento por aquela instalação portuária.

Fez o Curso de Especialização em Submarinos e Armas Anti-Submarino e serviu, posteriormente, em diversos navios e organizações militares da Armada, dentre os quais destacaram-se o Navio-Escola *Almirante Saldanha* – como imediato – e os Comandos da Flotilha de Submarinos e da Flotilha de Contratorpedeiros.

Foi designado para compor a Comissão Naval de Recebimento de Submarinos em La Spezia, Itália, em 1937, fazendo parte da primeira tripulação do Submarino *Tamoio*.

Assumiu o comando do Monitor *Parnaíba* em 5 de outubro de 1943, em plena Segunda Guerra Mundial, quando este navio foi desincorporado da Flotilha de Mato Grosso para ser transferido à força naval subordinada ao Comando Naval do Leste, em Salvador, Bahia, a fim de patrulhar aquele porto.

Em maio de 1944, cumulativamente com o cargo que já exercia, foi-lhe confiado o comando do Serviço de Patrulhamento do Porto de Salvador, o que permitiu constituir, juntamente com o Encouraçado *Minas Gerais* e o Monitor *Paraguaçu*, uma organização essencial para a movimentação segura dos navios mercantes naquela área portuária.

Em julho de 1946, assumiu o comando do Submarino *Tamoio*, quase dez anos depois de ter feito parte de sua primeira tripulação.

Galgou o posto de contra-almirante em 1959, assumindo o comando da Força de Transporte da Marinha e, no ano seguinte, o comando da Flotilha de Contratorpedeiros quando acumulou interinamente o cargo de comandante-em-chefe da Esquadra.

Destacou-se como comandante da Força Naval brasileira por ocasião da primeira Operação Unitas, em 1960, na qual atuaram aeronaves e navios de guerra das Marinhas do Brasil, Argentina, Uruguai e dos Estados Unidos da América. A Operação Unitas surgiu com a proposta de criação de um exercício anual que congregasse as Marinhas sul-

americanas e a Marinha dos Estados Unidos, colaborando, também, para a manutenção de um intercâmbio regular entre as autoridades navais das Américas. A Unitas -I realizou-se de 28 de agosto a 8 de dezembro de 1960, tendo o grupo-tarefa brasileiro executado, com eficiência e destaque, os diferentes exercícios programados nesta primeira operação conjunta, que, desde então, é conduzida regularmente a cada ano.

Promovido em 1963 ao posto de vice-almirante, foi designado diretor-geral de Portos e Costas. Exerceu, também nesse posto, os cargos de comandante do 1º Distrito Naval e de comandante-em-chefe da Esquadra.

A brilhante carreira do Almirante Moutinho foi coroada com a sua promoção ao posto de almirante-de-esquadra, em dezembro de 1965, quando foi nomeado secretário-geral da Marinha e, em agosto de 1966, ascendeu à chefia do Estado-Maior da Armada.

No ano de 1967, foi nomeado ministro do Superior Tribunal Militar. Exerceu com zelo e dedicação essa função até 1977, tendo, inclusive, presidido aquele tribunal.

O Almirante Moutinho foi transferido para a Reserva em 27 de maio de 1977, tendo permanecido mais de 50 anos no serviço ativo. Faleceu em 24 de fevereiro de 1980.

Para os marinheiros que vieram a navegar após a passagem do Almirante Moutinho pelas águas da Marinha, permanece o exemplo de confiança que encontramos em suas palavras, registradas na Ordem do Dia de transmissão da chefia do Estado-Maior da Armada:

"Jamais deixei de confiar no futuro da Marinha. Suas tradições de disciplina humana, de discrição de trabalho silencioso, de serenidade, de cordialidade, de bravura e de espírito de sacrifício – raramente violadas – constituem alicerces indestrutíveis para assegurar-lhe um futuro à altura da sua transcendental missão de proteger nossa imensa costa e seu tráfego marítimo."

O **Almirante-de-Esquadra Murillo Vasco do Valle e Silva** ingressou na Marinha em abril de 1925, tendo sua primeira comissão de embarque ocorrido no Encouraçado *São Paulo*.

Em meio à Revolta Constitucionalista de 1932, embarcado no Cruzador *Rio Grande do Sul*, foi elogiado pela calma, bravura e eficiência demonstradas durante o ataque de três aviões paulistas sobre seu navio, quando uma das aeronaves foi abatida.

Como capitão-tenente especializado em Máquinas, acompanhou a construção dos contratorpedeiros da classe *Marcílio Dias* no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, tendo viajado para os Estados Unidos a fim de visitar as fábricas que forneceriam as máquinas e caldeiras para estes navios.

Durante a Segunda Guerra Mundial, a bordo do Contratorpedeiro *Greenhalgh*, integrou o Grupo-Tarefa 46-7, designado para a escolta de um navio-transporte da Mari-

nha estadunidense. Ainda em comissão de guerra, participou da caça ao submarino que afundou o Navio-Auxiliar *Vital de Oliveira*, torpedeado ao sul do Cabo de São Tomé.

O então Capitão-de-Corveta Murillo também participou, ainda a bordo do Contratorpedeiro *Greenhalgh*, da escolta ao Navio-Transporte de Guerra estadunidense *General W. A. Mann*, conduzindo o Primeiro Escalão da Força Expedicionária Brasileira em 2 de julho de 1944, com destino a Nápoles – Itália. Já em fevereiro de 1945, o *Greenhalgh* suspendeu do porto do Rio de Janeiro com destino a Gibraltar, levando o quinto e último escalão da FEB para a Itália.

Como capitão-de-fragata, assumiu, em 1952, o seu primeiro comando, o Contratorpedeiro *Acre*. Após essa comissão, foi nomeado membro da Junta Interamericana de Defesa, em Washington.

Galgou o posto de contra-almirante em 1959, quando exercia o comando da Base Naval de Salvador. Entre 1963 e 1965, foi comandante do Quinto Distrito Naval, quando foi agraciado com o título de Cidadão Honorário de Florianópolis. Ascendendo ao posto de vice-almirante, assumiu o Comando-em-Chefe da Esquadra e, interinamente, o cargo de chefe do Estado-Maior da Armada.

O Almirante Murillo atingiu o ápice de sua carreira naval em 1966, quando foi promovido ao posto de almirante-de-esquadra, sendo designado para chefiar a Delegação Brasileira junto à Comissão Mista Brasil-Estados Unidos e, cumulativamente, a presidência dessa mesma Comissão. Nesses cargos, coube-lhe orientar e dirigir os assuntos ligados ao intercâmbio entre as forças armadas dos dois países e a aquisição de armamento e material para as nossas organizações militares no âmbito do Acordo de Assistência Militar.

Ainda em 1966, o Almirante Murillo foi nomeado ministro-chefe do Estado-Maior das Forças Armadas, cargo que exerceu até setembro de 1971.

Foi transferido para a Reserva em outubro do mesmo ano, contando mais de 50 anos de serviços prestados à Nação e à Marinha. Faleceu em 1980.

O Almirante Murillo deixa como legado para as futuras gerações a crença e a confiança na Marinha como um dos pilares para o desenvolvimento do Brasil, conforme percebemos nas suas palavras quando de sua posse como comandante-em-chefe da Esquadra:

"*A nenhum brasileiro é lícito descer do futuro de nossa Pátria. A nós compete lutar, trabalhar, realizar os objetivos nacionais, para promover o bem-estar com segurança. Com o olhar no futuro, o pensamento no passado, enfrentando as vicissitudes do presente, cumpriremos o nosso dever.*"

O **Almirante Ernesto de Mello Baptista** ingressou na Escola Naval em 1925, tendo iniciado sua carreira embarcado no capitânia da Esquadra, o Encouraçado *Minas Gerais*, naquela época um dos pilares do nosso poder naval.

Nos primeiros anos de sua carreira, serviu nos meios navais destacados na região amazônica, onde passou por seu batismo de fogo durante os movimentos revolucionários de 1932. O então Primeiro-Tenente Mello Baptista servia a bordo do Encouraçado *Floriano* quando este seguiu para o norte a fim de conter a revolta iniciada na guarnição do Forte de Óbidos, no Rio Amazonas. Foi também nesse período que o *Floriano* passou a integrar a "Força de Ocupação e Observação da Fronteira Brasil, Peru e Colômbia", durante a Guerra de Letícia, que opôs peruanos e colombianos.

Como capitão-tenente, foi designado instrutor da Escola Naval, vindo, em seguida, a assumir o cargo de imediato do Navio-Mineiro *Camaquã*, que tomou parte em importantes missões de comboio e patrulhamento no litoral do Nordeste ao longo de 1942.

No ano seguinte, fez curso de táticas anti-submarino nos Estados Unidos, servindo na Comissão Naval Brasileira em Miami, órgão que supervisionou o recebimento dos navios caça-submarinos.

No seu regresso ao Brasil, já como capitão-de-corveta, foi designado instrutor do recém-inaugurado Centro de Instrução de Tática Anti-Submarino. Foi o segundo encarregado daquela organização militar, atualmente denominada Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão. As atividades lá exercidas como instrutor e encarregado constituíram uma excelente contribuição ao esforço de guerra, pois o adestramento das guarnições dos navios nele envolvidos passou a ser realizado no Brasil.

Em 1946, foi nomeado para comandar o Contratorpedeiro *Babitonga*, vindo a prestar socorro ao Navio-Auxiliar *Duque de Caxias*, atingido por um incêndio ao largo de Cabo Frio.

Promovido a capitão-de-fragata, foi capitão dos portos do Rio Grande do Norte, comandou a Base Naval de Natal, o Centro de Instrução de Oficiais para a Reserva da Marinha e o Navio-Escola *Guanabara*.

No posto de capitão-de-mar-e-guerra, a partir de fevereiro de 1956, foi presidente da Comissão Fiscal de Construção de Navios no Japão, no período em que foram incorporados à Armada os Navios-Transporte de Tropas *Custódio de Mello*, *Soares Dutra*, *Barroso Pereira* e *Ary Parreiras*.

Por ocasião de seu regresso ao Brasil, recebeu o comando do Cruzador *Tamandaré* e, logo em seguida, foi promovido ao posto de contra-almirante, sendo designado, em junho de 1959, para o cargo de comandante do 4º Distrito Naval, em Belém.

Promovido a vice-almirante em fevereiro de 1964, foi escolhido ministro da Marinha pelo Presidente da República Humberto de Alencar Castelo Branco, e assumiu o cargo em 20 de abril do mesmo ano.

Na sua gestão à frente da pasta da Marinha, preocupado com o desenvolvimento da Marinha Mercante, fez grande esforço para a construção das instalações dos atuais centros de instrução Almirante Graça Aranha e Almirante Braz de Aguiar, que vieram a ser concluídas em 1973. Ambos são atualmente os mais modernos estabelecimentos de Ensino Profissional Marítimo, sintonizando-se com o contínuo desenvolvimento de nosso Poder Marítimo.

O ministro Mello Baptista também envidou esforços para a construção das atuais instalações da Casa do Marinheiro, instituição que, segundo suas próprias palavras, iria "*proporcionar a milhares de marinheiros e fuzileiros navais um ambiente condigno onde possam recrear-se e instruir-se, na cidade, mas localizado junto ao mar e aos grandes estabelecimentos navais, sem o que teria frustrado seu alto objetivo social e psicológico*".

Pediu demissão do cargo de ministro em janeiro de 1965, por discordar da posição do governo na questão da aviação naval.

Ainda vice-almirante, resolveu, porém, permanecer no serviço ativo. Em janeiro de 1966, assumiu o cargo de diretor-geral de Hidrografia e Navegação, tendo intensificado as fainas hidrográficas na Bacia Amazônica. Em outubro de 1968, foi promovido ao posto de almirante-de-esquadra.

O Almirante Mello Baptista passou para a reserva em outubro de 1970, tendo dedicado à Marinha mais de 50 anos de serviço. Veio a falecer em outubro de 1973. No decorrer de sua carreira, foi agraciado com diversas medalhas e condecorações, dedicando-se também a divulgar o conhecimento adquirido ao longo de sua jornada naval, figurando como um grande colaborador da *Revista Marítima Brasileira*.

Por ocasião do seu discurso de posse como ministro, o Almirante Mello Baptista nos deixou esta bela mensagem, e é com ela que encerramos esta homenagem a estes chefes navais que, com idéias inovadoras, ações relevantes e exemplos de conduta, figuram entre os verdadeiros modelos para nossos homens do mar.

"*De marinheiros a almirantes, forjemos o tácito compromisso de fazer a vida coletiva da Marinha eterna no serviço e na fidelidade ao Brasil, confiantes nos destinos da carreira escolhida para nossa vida. (...) Sirvamos, pois, à nossa Marinha, jubilosamente, nas horas tempestuosas de luta, nos momentos inesquecíveis de decisões supremas, no assumir das responsabilidades, no gesto de comando definitivo e também na rotina do cotidiano e das tarefas diárias no trato de nossas incumbências. A ela toda a nossa dedicação, amor e empenho em bem servir. Tudo pela Pátria! Viva a gloriosa Marinha do Brasil!*"

25 ANOS DA PRESENÇA DO BRASIL NA ANTÁRTICA

O Programa Antártico Brasileiro completou, em 2007, 25 anos de existência. O programa conduz pesquisas na Antártica desde 1982, contribuindo significativamente para o desenvolvimento da ciência e tecnologia e assegurando ao Brasil o *status* de membro consultivo do Tratado da Antártica, o que nos garante a participação no processo decisório relativo ao futuro do "Continente Gelado".

A decisão do País em se engajar nas atividades exploratórias e científicas naquela região representou um ponderável desafio para a Marinha do Brasil e para as universidades e instituições públicas e privadas que se associaram na execução dessa tarefa.

As questões relativas ao aquecimento global e às mudanças climáticas decorrentes têm preocupado todas as nações, tornando o aprofundamento das pesquisas na região Antártica um fator primordial à compreensão da evolução física e ambiental do planeta, mormente da América do Sul.

A condução de qualquer atividade na Antártica nunca foi fácil. Desde os primeiros exploradores, que lá chegaram há pouco menos de 200 anos, até os dias de hoje, as atividades executadas são sempre conduzidas com muito profissionalismo, sacrifício e abnegação. Convém não esquecer que se trata da região mais isolada, fria, seca e de condições meteorológicas mais adversas da Terra, motivos pelos quais não existem populações nativas naquela região.

A presença humana só é possível graças a um grande esforço logístico, ao desenvolvimento de infra-estrutura e ao emprego irrestrito de alta tecnologia. Cabe destacar o espírito empreendedor e a determinação de brasileiros, homens e mulheres, envolvidos em tão complexo traba-

lho, desde a adesão do Brasil ao Tratado da Antártica, em 1975.

Seja nos estudos das ciências da vida, das ciências físicas, das geociências ou no estudo do comportamento humano, todas as ramificações dos conhecimentos adquiridos na Antártica encontram-se intrinsecamente relacionadas à realidade brasileira. Respeitando a cultura, as restrições e suas potencialidades, o Brasil se afirma como nação preocupada com os efeitos da ocupação humana no imenso laboratório natural que é o "Continente Branco", assumindo uma posição de destaque no cenário internacional. A presença brasileira na região Antártica justifica-se por motivos de ordem política, econômica, científica e estratégica, e é definitiva.

(Fonte: Informativo da CIRM, v. 20 – nº 3 set./dez. 2007.)

BRASIL JÁ TEM LEI PARA REGULAR MOBILIZAÇÃO SOB AMEAÇA DE GUERRA

O Brasil possui, desde 28 de dezembro de 2007, um Sistema Nacional de Mobilização (Sinamob), mecanismo legal destinado a coordenar as ações de governo e do setor produtivo diante de uma eventual agressão estrangeira. O sistema foi criado pela Lei 11.631, assinada pelo Presidente Luiz Inácio Lula da Silva e mais 11 ministros de Estado de pastas que integram o sistema.

Caberá ao Ministério da Defesa, de acordo com a Exposição de Motivos que acompanha a Lei, executar operações quando houver uma conjuntura de risco à soberania nacional e à integridade territorial.

O Sinamob preenche uma lacuna jurídica existente desde a Segunda Guerra Mundial, já que não existia, até o momento, nenhuma lei específica que tratasse especificamente da mobilização nacional, quando houvesse necessidade de ação estratégica conjunta de defesa nacional. Os atos existentes eram infralegais ou abordavam mais especificamente a mobilização militar. A Lei 11.631 atende, dessa forma, ao artigo 84 da Constituição Federal, que prevê que cabe ao Presidente da República decretar a mobilização nacional, desde que autorizado ou referendado pelo Congresso Nacional.

A Lei também prevê que, ao decretar a mobilização nacional, o Presidente da República deverá especificar o espaço geográfico do território nacional em que serão adotadas as medidas de defesa estratégica. Poderá haver também, nessas situações de urgência, a convocação das unidades federativas, para integrar o esforço, e a reorientação da produção e do consumo de bens e serviços. Por último, a mobilização nacional poderá implicar também a intervenção do Executivo nos fatores de produção, tanto do setor público quanto do setor privado, a requisição e a ocupação de bens e serviços e a convocação de civis e militares.

Além do Ministério da Defesa, o Sinamob é composto pelos Ministérios da Justiça, Relações Exteriores, Planejamento, Ciência e Tecnologia, Fazenda e da Integração Nacional. Também fazem parte do sistema a Casa Civil, o Gabinete de Segurança Institucional e a Secretaria de Comunicação da Presidência da República.

O Sistema Nacional de Mobilização poderá requerer informações de órgãos e entidades dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios. Terá ainda recursos financeiros previstos nos orçamentos de cada órgão integrante do sistema.

Antes de ser transformado em lei, o projeto que previa a criação do Sinamob foi discutido durante quatro anos no Congres-

so Nacional. O sistema atende a dois incisos do artigo 22 da Constituição. O inciso III estabelece que compete à União legislar sobre requisições civis e militares, em caso de iminente perigo e em tempo de guerra. Já o inciso XXVIII fixa como competência da União a defesa territorial, defesa aeroespacial, defesa marítima, defesa civil e mobilização nacional.

(Fonte: www.defesa.gov.br, por José Romildo, da Assessoria de Comunicação do Ministério da Defesa)

GERÊNCIA ESPECIAL DE MÍSSEIS

Foi ativada, em janeiro último, na Diretoria de Sistemas de Armas da Marinha (DSAM), a Gerência Especial de Mísseis (GEM). A GEM está a cargo do Vice-Almirante (RM1) Ronaldo Fiuza de Castro e terá como tarefa desenvolver no País um míssil superfície-superfície, com características similares aos dotados atualmente na Marinha do Brasil.

(Fonte: Bono nº 012, de 10/1/2008)

EMBRAER REGISTRA RECORDE HISTÓRICO NA ENTREGA DE JATOS EM 2007

A Embraer entregou, no quarto trimestre do ano passado, 61 jatos para os segmentos de Aviação Comercial, Aviação Executiva e de Defesa e Governo, cumprindo sua meta de fornecer entre 165 e 170 aeronaves em 2007. Com isso, a empresa registrou o maior número de aviões entregues em um ano na sua história, 169 jatos, tendo também registrado um novo recorde de pedidos firmes em carteira, totalizando US$ 18,8 bilhões em 31 de dezembro de 2007.

Durante o ano passado, a Embraer adequou os processos produtivos ao calendário de entregas assumido com os clientes. Ações como a contratação de empregados e a implementação do terceiro turno de trabalho em alguns processos produtivos, aliadas à determinação de todos os empregados, resultaram em um aumento de 30% no número de entregas em comparação com o ano anterior.

No último trimestre de 2007, a Embraer ampliou o número de clientes da sua carteira de pedidos firmes de jatos da família E-170/190 com a venda de dois E-170 para a Suzuyo, do Japão, 16 E-190, sendo 11 para a Taca, de El Salvador, e cinco para a NAS Air, da Arábia Saudita, e dez jatos para a Virgin Nigeria, da Nigéria, sendo sete E-170 e três E-190. Ainda no segmento da aviação comercial, a empresa norte-americana Republic Airways Holdings confirmou 11 opções de compra de jatos E-175.

No segmento da aviação executiva, diversos contratos firmes de venda de jatos da família Phenom foram assinados no último trimestre, e o número de aeronaves vendidas ultrapassou 700 unidades. No mesmo período, o segmento de Defesa e Governo assinou contratos com o Exército (Royal Thai Army) e a Marinha (Royal Thai Navy) da Tailândia para a venda de dois jatos ERJ 135.

Também foi destaque no quarto trimestre de 2007 a marcante presença da Embraer no Dubai Air Show 2007, com o anúncio de mais de US$ 1,1 bilhão em pedidos firmes, e a entrega da 300ª aeronave da família de jatos E-170/190 para a empresa norte-americana Northwest Airlines, que opera a aeronave E-175 por meio da sua subsidiária regional Compass Airlines, com a marca Northwest Airlink.

(Fonte: www.revistaasas.com.br)

VALE E BNDES CRIAM EMPRESA DE PESQUISA DE ENERGIA

A Vale e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) estão abrindo a empresa Vale Soluções em Energia S.A. – VSE. A VSE vai trabalhar no desenvolvimento de processos de geração de energia que não agridam o meio ambiente, que sejam sustentáveis e também com fontes energéticas renováveis.

A Vale terá 51% do capital social, a empresa de participações do BNDES (BNDESPar) ficará com 44% e a empresa paulista Sygma Tecnologia, Engenharia, Indústria e Comércio Ltda participa da sociedade com 5%. A VSE será, na prática, o Centro de Desenvolvimento Tecnológico em Energia (CDTE), que tem investimento inicial previsto em R$ 220 milhões em um período de três anos.

O programa de investimentos do CDTE prevê desenvolvimentos tecnológicos e pesquisas nas áreas de gaseificação de carvão térmico e de biomassa e produção de turbinas a gás e motores pesados multicombustíveis. Também estão previstos acordos de cooperação e convênios com universidades e instituições de pesquisa como a Universidade de São Paulo (USP) e o Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA); além de contratação de uma equipe própria de cientistas e pesquisadores. Haverá também programas com apoio a pesquisas e concessão de bolsas de pós-graduação e cursos de especialização.

A empresa terá sede no Rio, mas fisicamente ficará instalada no Parque Tecnológico de São José dos Campos, em São Paulo, conforme estatuto social divulgado no dia 4 de janeiro último. A previsão da Vale é que a nova empresa comece a operar ainda no primeiro semestre deste ano.

No final do ano passado, o presidente da mineradora, Roger Agnelli, justificou a criação da empresa pelo fato de ser uma grande consumidora de energia elétrica. A mineradora quer utilizar as novas tecnologias a serem desenvolvidas pelo Centro para garantir seu abastecimento. Da parte do BNDES, o interesse se deve ao fato de esse tipo de investimento atender a três prioridades do banco – inovação, energia e meio ambiente –, segundo uma fonte da instituição.

(Fonte: www.defesanet.com.br, por Adriana Chiarini)

AMERICAN AIRLINES VAI TESTAR SISTEMA ANTIMÍSSIL

Tecnologia *laser* desenvolvida para proteger aviões de mísseis lançados por terroristas vai ser instalada, ainda no primeiro semestre de 2008, em alguns jatos da American Airlines.

O sistema antimíssil não vai ser testado em vôos com passageiros, mas os testes, que deverão abranger mais de mil vôos, vão determinar como a nova tecnologia se comporta.

O primeiro Boeing 767-200, modelo de avião que faz viagens entre Nova Iorque, São Francisco e Los Angeles, deve ser equipado em abril.

A American Airlines não é a favor da colocação de sistemas antimíssil em vôos comerciais, mas aceitou participar nos testes por entender que a tecnologia que está sob avaliação pode vir a ser útil no futuro.

A tecnologia antimíssil foi desenvolvida para aviões militares, mas a empresa BAE Systems (uma combinação da British Aerospace e Marconi Electronic Systems) revelou que conseguiu um contrato de 19,7 milhões de euros junto do Departamento de Segurança Interna dos EUA para testá-la em aviões civis.

O novo sistema pretende conter um eventual ataque por meio da detecção do calor do míssil, disparando um feixe de *laser* para confundir sua orientação.

A BAE testará o dispositivo durante sete mil horas de vôo ao longo de 2008 e no início de 2009. A instalação desta tecnologia custará de 340 a 680 mil euros por aeronave. (Fonte: www.revistaasas.com.br)

SIMPÓSIO DE PESQUISA E PRODUÇÃO PARA DEFESA

Foi realizado, de 26 a 28 de setembro último, na Argentina, a 6ª Exposição e 8º Simpósio de Pesquisa e Produção para a Defesa 2007 (Sinprode 2007). O evento aconteceu no Centro de Exposições Costa Salguero, em Buenos Aires.

A cerimônia de inauguração foi presidida pela ministra de Defesa da Argentina, Nilda Garré, acompanhada pelo chefe do Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas da Argentina, Brigadeiro-General Jorge Chevalier, e pelo chefe do Estado-Maior da Defesa do Brasil, Almirante Marcos Martins Torres, além de outras altas autoridades das Forças Armadas argentinas e de adidos militares de diversos países.

O objetivo do Sinprode foi analisar, discutir e demonstrar as possibilidades de cooperação das organizações, instituições e entidades tanto do setor privado como público a respeito das oportunidades de participar da pesquisa, desenvolvimento e produção em apoio da defesa da nação. O evento foi dirigido a profissionais, empresários, executivos, pesquisadores, acadêmicos, especialistas, professores e comunicadores, de organizações públicas e privadas e associações industriais e empresariais vinculados à área de Defesa.

Vale lembrar que, graças às edições anteriores do Sinprode, muitas pequenas e médias empresas que aproveitaram o evento para promover seus produtos hoje são fornecedoras das forças armadas argentinas e da América Latina.

Foram sentidas ausências significativas em relação aos anos anteriores, entre elas a da estatal russa Rosoboro-nexsport; FN Herstal; Atec e Iveco. Entretanto, participaram novas empresas, como a Volkswagen (caminhões especiais); Wartsila, Módena, Jet Service, Lynch/Arpa e Agrale, entre outras.

(Fonte: *Teconologia Militar*, Ano 29, nº 4/2007)

Almirante-de-Esquadra Marcos Martins Torres, chefe do Estado-Maior da Defesa do Brasil, acompanha a Ministra da Defesa da Argentina na inauguração do Sinprode 2007

RECRUTAS DO COLÉGIO NAVAL PARTICIPAM DE CURSO DE MESTRE ARRAIS

Cerca de 15 recrutas da Marinha do Brasil participaram, em 11 de fevereiro último, da primeira aula do curso de Mestre Arrais oferecido pelo MC&Martins, em parceria com a Prefeitura de Angra dos Reis (RJ), a Marina Verolme e o Colégio Naval, localizado naquela cidade fluminense.

No curso, com previsão de dois meses de duração, os recrutas recebem gratuitamente informações necessárias ao aprendizado do ofício de mestre arrais, "para que, ao saírem do Colégio Naval, eles tenham uma profissão", disse João Luiz Gibrail Rocha, ex-prefeito de Angra dos Reis e um dos primeiros entusiastas em relação às parcerias firmadas entre o Colégio Naval, a Prefeitura e órgãos variados.

Além do curso citado, outros, como os de Informática, Bombeiro Hidráulico e Eletricista já foram oferecidos aos recrutas.

(Fonte: Jornal *Maré Alta*, 15/2/2008)

MISSÃO DE ASSISTÊNCIA PARA A REMOÇÃO DE MINAS NA AMÉRICA DO SUL TEM O MELHOR DESEMPENHO DESDE 2003

Com o objetivo de proporcionar ao Equador e ao Peru treinamento, assessoria técnica e monitoramento das operações de Desminado Humanitário, a Missão de Assistência para a Remoção de Minas na América do Sul (Marminas) obteve, no ano de 2007, sob a chefia do Capitão-de-Mar-e-Guerra José Roberto Nunes da Silva, da Marinha do Brasil, o melhor desempenho desde a sua criação, em 2002.

A Marminas está subordinada à Junta Interamericana de Defesa (JID), que desde 2006 é órgão da Organização dos Estados Americanos (OEA) e tem como objetivo principal certificar que essas operações respeitem as normas internacionais. Em 2007, foi composta por dois capitães do Exército chileno, dois capitães do Exército Brasileiro, dois capitães-tenentes Fuzileiros Navais e um capitão-de-mar-e-guerra da Marinha do Brasil.

A Missão, que tem duração de um ano, já foi composta por oficiais do Brasil, Chile, Honduras e Nicarágua. Segundo dados da Unicef (Fundo das Nações Unidas para a Infância), aproximadamente 15 a 20 mil pessoas por ano tornam-se vítimas de minas em todo o mundo, das quais aproximadamente um quinto são crianças.

Para mais informações acesse a página da Junta Interamericana de Defesa (www.jid.org).

(Fonte: www.mar.mil.br)

CADERNO DO CENTRO DE HISTÓRIA E DOCUMENTAÇÃO DIPLOMÁTICA

A *RMB* recebeu o caderno nº 10 do Centro de História e Documentação Diplomática (CHDD) e o caderno especial, ambos referentes ao 1º semestre de 2007.

A seleção de circulares do Ministério de Relações Exteriores cobre o período da Segunda Guerra Mundial, de setembro de 1939 a dezembro de 1945. Os documentos transcritos refletem as grandes alterações no cenário internacional resultantes do conflito: condição dos países neutros; atos hostis contra o Brasil; declaração de estado de beligerância pelo Brasil; reuniões de consulta dos países americanos; plano de organização da paz e segurança internacionais e a criação da ONU; evolução das regras de relacionamento com os funcionários diplomáticos soviéticos e posterior estabelecimento de relações diplomáticas com a URSS; negociações da Conferência Interamericana para a Manutenção da Paz e Segurança no Continente; queda de Getúlio Vargas e posse do novo governo; criação do Instituto Rio Branco; regras sobre concessão de vistos e entrada no território brasileiro etc.

O caderno nº 10 contém, ainda, vários documentos relacionados à Operação Pan-Americana de iniciativa do Presidente Juscelino Kubitschek, no esforço de mobilização dos países latino-americanos para uma política de desenvolvimento regional, com o apoio dos Estados Unidos.

NOMAR NA INTERNET

O informativo *Nomar*, publicação do Centro de Comunicação Social da Marinha, encontra-se disponível para *download* na página da Marinha na internet (www.mar.mil.br) e na página do Gabinete do Comandante da Marinha na Intranet (www.gcm.mb/). Até o fechamento desta *RMB*, a última edição disponível era a de nº 789, de janeiro de 2008, cuja matéria principal é sobre a incorporação à Marinha do Brasil do Navio de Desembarque de Carros de Combate *Garcia D'Ávila* e do Navio Hidroceanográfico *Cruzeiro do Sul*.

PORTAL DE SERVIÇOS DA MARINHA DO BRASIL

A Diretoria de Telecomunicações da Marinha – DTM (atualmente Diretoria de Comunicações e Tecnologia da Informação da Marinha – DCTIM) concluiu, em janeiro último, o desenvolvimento de uma ferramenta segura que permite que grande parte dos sistemas de Tecnologia de Informação (TI) disponíveis na Rede de Comunicações Integradas da Marinha (Recim), tais como sítios da Intranet, correio eletrônico e o Sistema de Gerência de Documentos Eletrônicos da Marinha (Sigdem), possam ser acessados remotamente àquela rede, a partir da Internet. O propósito desse serviço é o de expandir o alcance da Recim, permitindo, por exemplo, que navios atracados em portos, no Brasil ou exterior, nos quais haja facilidades de acesso à Internet possam estar virtualmente conectados à Recim.

O sistema, denominado Portal de Serviços da MB (ou simplesmente Portal MB), até o momento, em face de limitações técnicas, foi restritamente empregado por um pequeno número de usuários. Os técnicos da DTM, empenhados em prover um serviço com mai-

or flexibilidade e mobilidade, com segurança, aos usuários da Marinha do Brasil na área de comunicação de dados, superaram, por meio de uma nova versão, otimizada, as restrições técnicas do sistema.

As melhorias implantadas (*upgrade*) permitirão ampliar consideravelmente as facilidades de TI possíveis de serem acessadas, bem como o universo de usuários do Portal MB, que passam a ser os almirantes, os titulares de Organizações Militares (OM), os Setores de Comunicação (Secom) dos Comandos de Força e navios em viagem, os componentes de comando de Grupamentos Operativos de Fuzileiros Navais e os oficiais em missões extra-Marinha.

A Ditelmarinst 30-04 regula o serviço, definindo critérios e procedimentos para o uso do Portal. Os atuais usuários do Portal MB e aqueles que têm interesse em utilizar o serviço poderão consultar a Ditelmarinst 30-04 na página da DTM ou pela URL http://www.dtm.mb/documentos/DITELMARINST30-04.pdf.

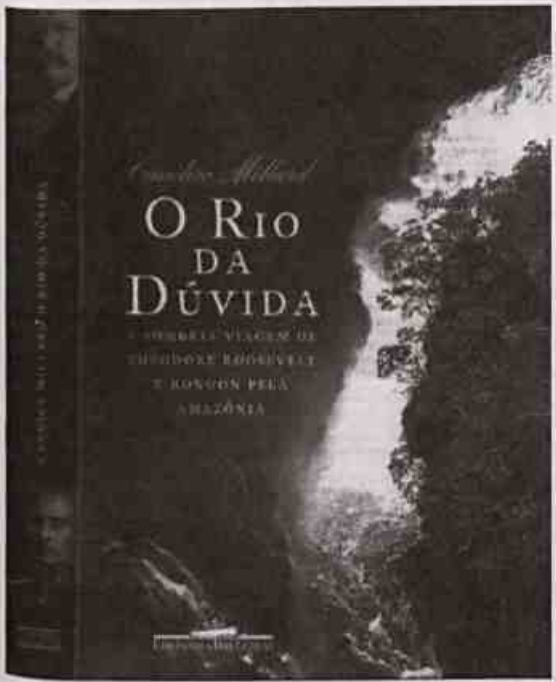
Outras informações poderão ser obtidas por meio do e-mail internet@ditelm ou pelo ramal 8110-6914.

(Fonte: Bono nº 024, de 17/1/2008)

O RIO DA DÚVIDA – A SOMBRIA VIAGEM DE THEODORE ROOSEVELT E RONDON PELA AMAZÔNIA

Rio Roosevelt – um dos formadores do Madeira

O oficial de Marinha, em alguma ocasião de sua vida profissional, esteve na Amazônia. Uns tiveram o privilégio de servir na Flotilha do Amazonas e freqüentaram a calha principal – Amazonas, Solimões e Marañon – e seus incontáveis afluentes. Outros puderam se orgulhar de elaborar, na década de 60, como pioneiros, os croquis que permitiriam navegar sem o auxílio de práticos. Os navios-patrulha fluviais trouxeram avanços significativos para o atendimento da missão da Marinha naquela bacia.



Assim é que a muitos pode interessar o livro *O Rio da Dúvida* editado no final de 2007 pela Companhia das Letras, escrito pela jornalista americana Candice Millard.

O livro se refere ao Rio Roosevelt, único rio brasileiro que nasce no Estado de Rondônia, que tem nome de uma personalidade norte-americana. Em seu percurso, atravessa parte de Mato Grosso e entra no Estado do Amazonas, onde se torna tributário do Rio Aripuanã, afluente do Rio Madeira. Inicialmente, chamava-se Rio da Dúvida porque nas cartas náuticas constava a existência de um curso de água interligando as nascentes do Madeira com a Bacia do Prata. No entanto, graças à expedi-

ção relatada nesse livro, embora não existisse a hipotética passagem fluvial para o Prata, seu verdadeiro curso foi conhecido, descobriu-se uma região inexistente nos mapas brasileiros que, segundo Euclides da Cunha, correspondia a área equivalente ao estado do Rio Grande do Sul, e o rio foi rebatizado.

ORQUESTRA DA COMPANHIA CHINESA DE NAVEGAÇÃO EVERGREEN

A Orquestra da Companhia de Navegação Evergreen, de Taiwan (Formosa), apresentou-se em Los Angeles em 9 e 10 de dezembro de 2007, sob a regência de Gernot Schmalpuss, com formação de 70 músicos, para homenagear o centenário do porto de Los Angeles.

A empresa possui um terminal privativo no porto e, desde 1976, tem aumentado sua presença nos Estados Unidos – em 2007 movimentou cerca de 1,4 milhão de contêineres.

A orquestra iniciou suas atividades em 2001 e se dedica à disseminação da cultura e arte de Taiwan (Formosa). Iniciativa semelhante é realizada pela Orquestra Petrobras Sinfônica, que tem se empenhado em divulgar a música brasileira.

(Fonte: *Dunelm Public Relations Ltda* – Londres – 11/12/2007).

ASSIS BRASIL — Um diplomata da República

Foi recebido do Centro de História e Documentação Diplomática o livro, em dois volumes, sobre Assis Brasil, contendo correspondências importantes para compreensão do cenário político e diplomático do período de 1890 a 1933.

Na sinopse da obra registra-se: "Maior cientista político da Primeira República, segundo Afonso Arinos, Assis Brasil é sempre lembrado no contexto da política interna: republicano histórico, deputado provincial, constituinte de 1891, autor de importante obra de reflexão política (*A República Federal, 1881; Democracia Representativa, 1893; Do governo presidencial na República Brasileira, 1896*) e líder da oposição ao castilhismo no Rio Grande do Sul.

É também lembrado por sua atividade pioneira na modernização da agricultura, introduzindo espécies vegetais e nova raças animais e inovando tecnologias em suas propriedades rurais, em cuja gestão associava aptidão empresarial à competência técnica.

O livro evoca outras faces de sua rica personalidade: a de Assis Brasil diplomata; ministro em Buenos Aires, Lisboa e Washington; negociador, com o Barão do Rio Branco, do Tratado de Petrópolis; secretário-geral da III Conferência Pan-Americana, do Rio; chefe da legação brasileira à Conferência Econômica e Monetária de Londres.

Os documentos ora publicados, extraídos do Arquivo Histórico do Itamaraty, são notável testemunho da competência, habilidade e dedicação com que exerceu as missões diplomáticas que lhe foram confiadas no exterior. Mostram também que a diplomacia republicana contou, desde a primeira hora, com nomes que não desmereciam a tradição diplomática imperial.

Os dois volumes encontram-se na Biblioteca da Marinha.

Impresso
Especial
Nº05200078-0/2003-DR/RJ
Serviço de Documentação
da Marinha
CORREIOS

DEVOLUÇÃO
GARANTIDA
CORREIOS

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

V. 128 n. 01/03 – jan./mar. 2008

Nesta edição

- Chegada da Família Real Portuguesa
- Abertura dos Portos às Nações

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

(Editada desde 1851)

v. 128 n. 01/03
jan./mar. 2008

FUNDADOR

Sabino Elói Pessoa
Tenente da Marinha – Conselheiro do Império

COLABORADOR BENEMÉRITO

Luiz Edmundo Brígido Bittencourt
Vice-Almirante

R. Marít. bras.	Rio de Janeiro	v. 128	n. 01/03	p. 1-312	jan. / mar. 2008

ERRATA

Revista Marítima do 4º trimestre de 2007

HUMAITÁ – 140 ANOS

Às págs. 20 a 23:

A grafia correta do comandante do *Alagoas*, Joaquim Antonio Cordovil Maurity, de acordo com os registros do Serviço de Documentação da Marinha é Mauriti.

A DISPUTA PELA LIDERANÇA DA ÁSIA NO PÓS-GUERRA FRIA

À pág. 166:

"O Imperador Hiroito não assinou pessoalmente a capitulação do Japão ao final da Segunda Guerra Mundial. Na cerimônia a bordo do Encouraçado *Missouri*, na Baía de Tóquio, foi ele representado pelo Ministro de Negócios Estrangeiros, Mamoru Shigemitsu, e pelo General Umazu (este simbolizando a rendição ds Forças Armadas imperiais), depois de várias autoridades japonesas terem declarado que preferiam o suicídio a ter que participar do ato. O General Douglas MacArthur presidiu o evento, assistido pelos Almirantes Nimitz e Halsey, na presença de várias delegações de países aliados."

A Redação da *Revista Marítima Brasileira* pede desculpas aos leitores.

Revista Marítima Brasileira / Serviço de Documentação Geral da Marinha. — v. 1, n. 1, 1851 — Rio de Janeiro:
Ministério da Marinha, 1851 — v.: il. — Trimestral.

Editada pela Biblioteca da Marinha até 1943.
Irregular: 1851-80. — ISSN 0034-9860.

1. MARINHA — Periódico (Brasil). I. Brasil. Serviço de Documentação Geral da Marinha.

CDD — 359.00981 — 359 .005

COMANDO DA MARINHA
Almirante-de-Esquadra *Julio Soares de Moura Neto*

SECRETARIA-GERAL DA MARINHA
Almirante-de-Esquadra *Alvaro Luiz Pinto*

DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E CULTURAL DA MARINHA
Vice-Almirante (EN-RM1) *Armando de Senna Bittencourt*

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA
Capitão-de-Fragata (T) *Edina Laura Costa Nogueira da Gama* (Diretora Interina)

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA
Corpo Editorial
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Refº) *Milton Sergio Silva Corrêa* (Diretor)
Capitão-de-Mar-e-Guerra (RM1) *Carlos Marcello Ramos e Silva*
Jornalista *Deolinda Oliveira Monteiro*
Jornalista *Manuel Carlos Corgo Ferreira*
Diagramação
Celso França Antunes
Assinatura/Distribuição
Severino Ronaldo da Fonseca Araújo

Departamento de Publicações e Divulgação
Capitão-de-Corveta (T) *Ivone Maria de Lima Camillo*

Apoio Administrativo e Expedição
Primeiro-Sargento-CN *Maurício Oliveira de Rezende*
Primeiro-Sargento-MT *João Humberto de Oliveira*
Terceiro-Sargento-SI *José Alexandre da Silva*
Ilda Lopes Martins

Impressão/Tiragem
Armazém das Letras – Gráfica e Editora Ltda. / 6.400

A ***REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA*** é uma publicação oficial do ***COMANDO DA MARINHA*** desde 1851. Entretanto, as opiniões emitidas em artigos são da exclusiva responsabilidade de seus autores. Não refletem, assim, o pensamento oficial da ***MARINHA DO BRASIL***. É publicada, trimestralmente, pelo ***SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA***. As matérias publicadas nesta Revista podem ser reproduzidas, desde que citadas as fontes.

Com a colaboração de seus leitores, a *RMB* é uma plataforma para a discussão de novas idéias para conquistarmos uma Marinha melhor.

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA
REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA
Rua Dom Manoel nº 15 — Praça XV de Novembro — Centro — 20010-090 — Rio de Janeiro — RJ
☎ (21) 2104-5493 / -5506 - R. 215 (Tel/Fax) e 2524-9460

Para remessa de matéria:
E-mail: deolinda@sdm.mar.mil.br
Intranet: sdm541@svcdoc

Para novas assinaturas e alterações de endereço:
E-mail: ronaldo@sdm.mar.mil.br
Intranet: sdm542@svcdoc

SEJA ASSINANTE OU OFEREÇA AO SEU AMIGO UMA ASSINATURA DA RMB

Os preços do número avulso e da assinatura anual são, respectivamente:
BRASIL (R$ 9,00 e R$ 36,00) EXTERIOR (US$ 10 e US$ 40)

Assinale a forma de pagamento desejada.

☐ desconto mensal em folha de pagamento, por intermédio de Caixa Consignatária, no valor de R$ 3,00, autorizada a sua atualização

☐ em anexo, comprovante de depósito na conta corrente ***3003212-4*** agência ***0915***, do Banco Real, em nome do Departamento Cultural do Abrigo do Marinheiro, no valor de R$ 36,00; se for do exterior, por vale postal

Para assinatura, em caso de mudança de OM, residência, posto ou graduação, encaminhe as informações abaixo; se preferir, envie por e-mail ou telefone.

Nome: _____ Posto/Grad.: _____

NIP: _____ OM: _____

Endereço resid.: _____ Nº: _____

Bairro: _____ Cidade: _____ UF: _____

CEP: _____ Tel.: _____ e-mail: _____

SUMÁRIO

9 **NOSSA CAPA – O CORPO DE FUZILEIROS NAVAIS NO BRASIL: 200 ANOS DE HISTÓRIA**

Alvaro Augusto Dias Monteiro – Almirante-de-Esquadra (FN) – Comandante-Geral

A origem do Corpo de Fuzileiros Navais e sua evolução em Portugal; expansionismo francês resultando na transmigração da Corte para o Brasil; ocupação da Guiana Francesa; evolução do Corpo na Marinha do Brasil – a atualidade

15 **MARINHA DO BRASIL – PRIMEIRA PÁGINA DE SUA HISTÓRIA**

Início da Marinha com a vinda da Família Real de Portugal; Carta Régia de 28 de janeiro de 1808; descortino de Dom João VI

17 **DE CABRAL A D. JOÃO VI – A EXPANSÃO DO BRASIL**

Max Justo Guedes – Contra-Almirante

Viagem da Família Real para o Brasil; primeiros atos na Bahia e no Rio de Janeiro; bases para o Império e para a República; desenvolvimento da Nação

21 **COMEMORAÇÃO DA ABERTURA DOS PORTOS**

Desfile de navios em frente às praias do Rio de Janeiro

24 **TEATRO NO ESPAÇO CULTURAL E NO MUSEU NAVAL**

Peças teatrais no Espaço Cultural e no Museu Naval sobre a passagem dos 200 anos de chegada da Corte Portuguesa

28 **UMA ESTRATÉGIA COOPERATIVA PARA O PODER NAVAL DOS ESTADOS UNIDOS PARA O SÉCULO XXI**

Gary Roughead – Almirante (USN); *James T. Conway* – General (USMC); *Thad Allen* – Almirante (USCG); Tradução: *Carlos Marcello Ramos e Silva* – Capitão-de-Mar-e-Guerra (RM1)

A estratégia do Poder Naval assinada pelos comandantes da Marinha, do Corpo de Fuzileiros e da Guarda Costeira; desafios da nova era; conceito estratégico – sua implementação e prioridades

43 **UM IRLANDÊS NA MARINHA DO BRASIL (10)**

José Maria do Amaral Oliveira – Almirante-de-Esquadra (Refª)

Continuação da série. Influência no Brasil das Guerras Napoleônicas e da Guerra Estados Unidos-Espanha; conseqüências das iniciativas de Portugal e Espanha; as Guerras Napoleônicas; reflexão sobre o tema

63 **O JAPÃO, PEARL HARBOR E A SAGA DO ALMIRANTE KIMMEL (XVII)**

Husband Kimmel – Almirante (USN); Tradução: *Mário Jorge da Fonseca Hermes* – Almirante-de-Esquadra (Refª)

Continuação da série. Resumo de partes do livro de Kimmel demonstrando faltas e falhas nas informações

77 **SUBMARINOS, A CLAVA FORTE**

Arlindo Vianna Filho – Almirante-de-Esquadra

Síntese histórica do submarino; influência na estratégia naval; atuação e procedimentos nas Guerras Mundiais e nas Malvinas; perspectiva e prospectiva; influência no cenário nacional; mergulho no futuro – soberania

99 **OS ATAQUES DAS CANOAS PARAGUAIAS AOS ENCOURAÇADOS FLUVIAIS BRASILEIROS**

Luiz Edmundo Brígido Bittencourt – Vice-Almirante (Refº)

Continuação da série. A Marinha do Brasil na Guerra do Paraguai não foi só Riachuelo; canoas atacam os encouraçados fluviais; procedimentos heróicos

113 **GUERRA DE QUARTA GERAÇÃO: IMPLICAÇÕES PARA A MARINHA DO BRASIL**

Eduardo Ítalo Pesce – Professor

Alterações conceituais induzindo a modificações no trato e na atuação das Forças Armadas; conflitos de quarta geração e a Marinha; transformação do Poder Naval; importância da tecnologia nacional

133 **CONVERSÃO DE UM CASCO DE TIPO MERCANTE NUM NAVIO-AERÓDROMO DE HELICÓPTEROS DE ASSALTO**

Geert J. Prange – Engenheiro Naval

Anteprojeto para desenvolvimento de navio-aeródromo usando casco de navio mercante, modificando estruturas e estabelecendo características compatíveis com orçamento disponível

139 **O AFUNDAMENTO DE SUBMARINO ALEMÃO NO LAGO MICHIGAN**

James E. Wrise, Jr. – Capitão-de-Mar-e-Guerra (USN-Ret); Tradução: *Carlos Roberto Figueiras* – Capitão-de-Mar-e-Guerra (RM1)

Surpreendente episódio do afundamento de submarino alemão no Lago Michigan (Grandes Lagos) após o encerramento da Primeira Guerra Mundial; esperança de içamento e recuperação do casco

145 **AMANHÃ PODE SER OUTRO DIA**

Sergio L. Y. dos Guaranys – Capitão-de-Mar-e-Guerra (Refº)

Proposta de alteração de procedimento para a seleção de projeto adequado à conjuntura nacional; utilização do processo para o Navio-Aeródromo *São Paulo*

149 **A DISPUTA PELA LIDERANÇA DA ÁSIA NO PÓS-GUERRA FRIA (II)**

Fernando Malburg da Silveira – Capitão-de-Mar-e-Guerra (Refº)

Conclusão da análise histórica e conjuntural; rivalidades sino-japonesas – Taiwan, Coréias, Ilhas do Mar da China – economia, interrogações e perspectivas; teatro marítimo – reflexos das rivalidades

201 **CRUZADOR *BAHIA*: POR QUE TANTAS PERDAS?**

Sergio Merols Junger – Capitão-de-Fragata (FN-RM1)

Naufrágio e abandono do navio; balsas salva-vidas; falta de água doce; agravamento das perdas; naufrágio do Cruzador *Indianápolis*; ensinamentos para sobrevivência

209 **O VEÍCULO AÉREO NÃO TRIPULADO (VANT) E A SEGURANÇA DE VÔO**

Rafael Nunes Ramos – Capitão-de-Corveta (Refª)

O piloto – despesa para formação e treinamento; a máquina – possibilidades e limitações, avanço da tecnologia

215 **MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA E TRANSPORTE DE ÁGUA DE LASTRO: O PAPEL DOS NAVIOS PORTA-CONTÊINERES NO PORTO DO RIO DE JANEIRO**

Maria Cecilia Trindade de Castro – Capitão-Tenente (T)

Thereza Cristina de Almeida Rosso – Engenheira Civil

Flávio da Costa Fernandes – Biólogo

Análise do Porto do Rio; problema da água de lastro – formulários para controle usados pelas capitanias dos portos; legislação e normas

229 **IMPORTÂNCIA DO FATOR HUMANO (ASPECTO PSICOLÓGICO) PARA A SEGURANÇA DE AVIAÇÃO**

Angelina Miranda Duarte da Silva – Capitão-Tenente (T)

Análise dos fatores que envolvem o homem com a atividade – conseqüências, efeitos; aspectos fisiológico e psicológico; relação homem-máquina

232 **NOSSA *DAMA AZUL* EM TEMPOS PÓS-MODERNOS**

Haendel Motta Arantes – Primeiro-Tenente (S)

Importância do símbolo para caracterizar valores e tradições; exemplo da Marinha inglesa – esvaziamento da relação afetiva; vínculo moral, tradição; interferência do consumo globalizado; Amazônia Azul – emblema nacional

236 **SEÇÃO CAAML**

237 **AÇÃO E REAÇÃO: LIÇÕES APRENDIDAS DURANTE OPERAÇÕES DE GUERRA**

Gustavo Leite Cypriano Neves – Capitão-de-Corveta

Procedimentos modificados em face de graves acidentes/incidentes a bordo, em operações de guerra; os casos do USS *Forrestal*, do HMS *Sheffield* e do INS *Ahi-Hanit*; controle de avarias, adestramento e inteligência

244 **DOAÇÕES AO SDM**

246 **CARTA DOS LEITORES**

250 **A MARINHA DE OUTRORA**
Encerramento da série "A Guerra do Paraguai" – escrita durante a luta por quem dela fez parte. Contratorpedeiro *Santa Catarina* – controle de avarias. Presidente da República a bordo do Cruzador *Barroso*

258 **NECROLÓGIO**

260 **O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL**
Estória do Batalhão Humaitá pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra Adirson Favarin Walter; estória de um motorista de táxi pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra Mario Augusto Cardoso de Castro

264 **ACONTECEU HÁ CEM ANOS**
O novo motor dos navios; torpedos; arsenais flutuantes; frotas das grandes potências; idéias de Mahan; noticiário marítimo

274 **REVISTA DE REVISTAS**
Sinopse de matérias selecionadas em publicações, entre mais de meia centena – recebidas e lidas –, do Brasil e do exterior

286 **NOTICIÁRIO MARÍTIMO**
Coletânea de notícias mais significativas da Marinha do Brasil, de outras Marinhas, incluída a Mercante, e assuntos de interesse da comunidade marítima

O CORPO DE FUZILEIROS NAVAIS NO BRASIL: 200 ANOS DE HISTÓRIA

ALVARO AUGUSTO DIAS MONTEIRO
Almirante-de-Esquadra (CFN)
Comandante-Geral

SUMÁRIO

As origens em terras lusitanas
Expansionismo francês: O ultimato franco-espanhol e a transmigração da corte portuguesa para o Brasil
A Brigada Real da Marinha no Brasil – a guerra contra a França
Primeira fase
Segunda fase
Terceira fase

AS ORIGENS EM TERRAS LUSITANAS

"Sou servida mandar criar um Corpo de Artilheiros Marinheiros, de Fuzileiros Marinheiros e de Artífices e Lastradores debaixo da denominação de Brigada Real da Marinha..."[1]

As primeiras notícias sobre a existência de fuzileiros na Armada de Portugal, cujo surgimento data de 1317, remontam a 1585, quando se estabeleceram núcleos de adestramento das guarnições das naus da Índia para o manejo da artilharia e da fuzilaria.

Em 1618, durante a União Ibérica, sob o reinado de Felipe III (II de Portugal), foi

1 Alvará de criação da Brigada Real da Marinha, em 28 de agosto de 1797.

criado na Marinha lusa o Terço da Armada Real da Coroa de Portugal, seu primeiro corpo de infantaria organizado em caráter permanente, aos moldes dos *Tercios* da Espanha. Após a Restauração portuguesa, em 1640, o Terço passou a denominar-se Terço da Armada Real do Mar Oceano. Desde sua criação, o Terço foi considerado unidade de elite, e por isso foi honrosamente designado pelo Rei D. João IV como sua guarda permanente no Paço da Ribeira.

Do século XVI até meados do século XVIII, os "soldados da Armada" ou "marinheiros do fuzil", como eram naqueles tempos conhecidos os infantes de Marinha, integraram as expedições guarda-costas que salvaguardaram o litoral brasileiro, combatendo e expulsando as forças holandesas estabelecidas no Nordeste do Brasil.

A Brigada Real da Marinha, origem do Corpo de Fuzileiros Navais (CFN) do Brasil, foi criada por alvará de 28 de agosto de 1797, em substituição ao Terço da Armada Real da Coroa de Portugal. Na prática, realizou-se profunda mudança na organização operacional da Armada, com a criação de dois regimentos de infantaria e uma unidade de artilharia, passando essa Brigada a constituir uma tropa da Marinha totalmente diferente do corpo de oficiais de carreira da Armada Real, que era composto exclusivamente de técnicos de navegação. Na Brigada Real da Marinha, todos os postos – de inspetor-geral, chefes-de-divisão, capitães, primeiros e segundos-tenentes – eram equiparados aos do Exército, acrescentando-lhes a indicação de "em exercício na Marinha". A tropa da Brigada constituía, assim, um Corpo de Infantaria de Marinha destinado ao combate, encarregando-se do ataque e da defesa, de executar os desembarques e guarnecer as peças de artilharia de bordo. Com a criação da Brigada Real da Marinha, o reino português objetivava resolver os inúmeros problemas enumerados no preâmbulo do Alvará Régio:

"Eu, a Rainha, faço saber aos que este Alvará com força de lei virem, que tendo-me sido presentes os graves inconvenientes, que se seguem, ao meu Real Serviço, e à disciplina da Minha Armada Real, e o aumento de despesa que se experimenta por haver três corpos distintos a bordo das naus e outras embarcações de guerra da Minha Marinha Real, quais são os Soldados Marinheiros: sendo conseqüências necessárias desta organização, em primeiro lugar, a falta da disciplina que dificilmente se pode estabelecer entre os Corpos pertencentes a diversas repartições: em segundo, a falta de ordem, que nascem de serem os Serviços de Infantaria e de Artilharia, muito diferentes no mar do que são em terra: e ser necessário que os Corpos novamente embarcados aprendam novos exercícios a que não estão acostumados. Sou servida mandar criar um Corpo de Artilheiros Marinheiros, de Fuzileiros Marinheiros e de Artífices e Lastradores debaixo da Denominação de Brigada Real da Marinha..."

EXPANSIONISMO FRANCÊS: O ULTIMATO FRANCO-ESPANHOL E A TRANSMIGRAÇÃO DA CORTE PORTUGUESA PARA O BRASIL

"Se Portugal não fizer o que quero, a Casa de Bragança não reinará mais na Europa em dois meses."

(Napoleão Bonaparte)

"Ele foi o único que me enganou."

(Napoleão Bonaparte)

O expansionismo francês de Napoleão Bonaparte chegou à Península Ibérica como uma onda avassaladora que varreu a Europa no início do século XIX.

Por meio de ações diplomáticas, o Estado português havia conseguido uma aparente neutralidade que incomodava a França, diante do obstinado desejo de Napoleão de submeter a Inglaterra à Coroa imperial francesa.

Após a assinatura do Tratado de Tilsit, Napoleão apertou o cerco sobre a Coroa portuguesa, exigindo o fim da neutralidade e a clareza de posição política de Portugal: a favor da Inglaterra ou a favor da França. Para tornar mais objetivas suas pretensões, Napoleão incumbiu o ministro português em Paris de transmitir a D. João suas ordens: declarar guerra aos ingleses, providenciar a retirada do ministro português de Londres e do inglês de Portugal, confiscar as propriedades inglesas, fechar os portos aos seus navios e, por fim, prender os ingleses residentes em Portugal. O não-cumprimento dessas exigências dentro do prazo estabelecido seria considerado uma declaração de guerra contra a França e a Espanha. Ademais, não confiando na presteza do príncipe português, Napoleão nomeou o General Junot comandante das tropas estacionadas em Bayonne, nos limites da França com a Espanha, em condições de invadir a Península Ibérica.

D. João convocou seu Conselho na noite de 24 de novembro de 1807, ao tomar conhecimento de que as tropas francesas haviam alcançado Abrantes e que, em marcha forçada, poderiam entrar na capital em três ou quatro dias. A difícil decisão, anteriormente já considerada, enfim foi tomada: o governo deveria entender-se com o emissário inglês Lord Strangford e tratar de preparar o embarque de toda a família real para o Brasil. Na ausência do soberano, uma junta de governo do Reino foi nomeada para reger Portugal. No dia 27 de novembro, D. João embarcou, seguido de toda a família, ministros, conselheiros, oficiais, servidores, fidalgos, nobres e amigos mais chegados. Na manhã de domingo, 29 de novembro, suspenderam. No mesmo dia, os soldados de Napoleão entravam em Lisboa e o todo-poderoso General Junot caía em desgraça perante o enfurecido Imperador Napoleão Bonaparte.

As resoluções de D. João culminaram com a necessidade de transmigrar o aparato estatal português para o Brasil. Napoleão Bonaparte e D. João foram, portanto, os atores do enredo que para sempre mudaria a história do Brasil e, nesse contexto, lançariam as bases para a instalação de uma tropa anfíbia no continente americano.

A BRIGADA REAL DA MARINHA NO BRASIL – A GUERRA CONTRA A FRANÇA

"... Por mar e por terra se lhes façam todas as hostilidades."

(Manifesto do Príncipe Regente D. João, em 1º de maio de 1808)

A Brigada Real da Marinha, corpo de infantaria imprescindível da Armada lusa, digna da confiança do Príncipe Regente, escoltou, nessa extraordinária saga, os bens mais preciosos do reino português: a integridade de sua nobreza, a continuidade da Casa de Bragança no governo de Portugal, a perpetuação da sua história, a sobrevivência da sua cultura, a manutenção das suas conquistas e o orgulho português de não se submeter ao inimigo.

Singrando a mesma rota que Cabral seguira 300 anos antes, a esquadra anglo-lusitana chegou ao Brasil e, após passagem pela cidade de Salvador, fundeou no Rio de Janeiro em 7 de março de 1808. Contudo, somente no dia seguinte, guardada pelos Fuzileiros Navais da Brigada Real da Marinha e sob o olhar curioso da multidão que se aglomerava no cais do Largo do Paço, a Casa de Bragança desembarcou na cidade.

Com a instalação da corte portuguesa no Brasil, D. João declarou guerra aos franceses, considerando nulos todos os tratados anteriores firmados entre as duas nações. Com isso, D. João pretendia eliminar a ameaça francesa na América, por meio da ocupação da Guiana Francesa, sendo este o primeiro conflito bélico em que a Brigada Real da Marinha tomou parte no Brasil, em conjunto com outras forças.

Com a invasão e tomada de Caiena, na Guiana Francesa, D. João retaliou a invasão francesa ao reino português, bem como ampliou seus domínios territoriais no continente, dando o primeiro passo para a consolidação do espaço geográfico nacional e sua unificação em uma só nação. Durante os 13 anos em que o soberano esteve no Brasil, os Fuzileiros Navais da Brigada Real da Marinha envolveram-se em conflitos internos e externos que ameaçavam a unidade do Brasil, finalmente elevado à categoria de reino.

Historicamente, a trajetória do CFN é subdividida em três fases distintas: a primeira, caracterizada como de Artilharia de Marinha; a segunda, como Infantaria de Marinha; e a terceira, como uma combinação de Armas e Serviços.

Primeira fase

Esta fase inicia-se com a chegada da Brigada Real da Marinha ao Brasil e vai até a criação do Corpo de Fuzileiros Navais (1808-1847).

Destaca-se, nesse período, o chefe-de-divisão D. Rodrigo de Pinto Guedes, conhecido posteriormente como Barão do Rio da Prata, inspetor-geral da Brigada Real da Marinha de 1802 a 1810, portanto seu primeiro comandante no Brasil.

Além de Brigada Real da Marinha, nesta fase o CFN recebeu as seguintes denominações: Batalhão de Artilharia da Marinha do Rio de Janeiro (1822); Imperial Brigada de Artilharia da Marinha (1826); e Corpo de Artilharia da Marinha (1827). Este foi um período de grande instabilidade política. Além da campanha de Caiena, os Fuzileiros Navais foram largamente empregados nos seguintes conflitos: Ocupação da Banda Oriental do Uruguai (1811), Guerra contra Artigas (1816), Revolução Pernambucana (1817), Guerras de Independência (1823), Confederação do Equador (1824), Guerra da Cisplatina (1825-1828), Motim de Irlandeses e Alemães (1828), Noite das Garrafadas (1831), motins e levantes contra a Regência Trina (1831-1832), repressão ao comércio de escravos (1832-1833), Cabanagem (1835-1840), Guerra dos Farrapos (1835-1845) e Sabinada (1837-1838).

Segunda fase

Esta fase, que vai desde a primeira denominação de Corpo de Fuzileiros Navais, em 1847, até 1932, caracterizou-se pelo emprego da tropa como Infantaria de Marinha na defesa dos navios, com especialização nas abordagens e nas ações em terra. Nesse período, há que se destacar as atuações do Tenente Perdigão e do Sargento Borges durante a Guerra da Tríplice Aliança e, posteriormente, as atividades dos comandantes-gerais, Capitão-Tenente Arthur de Azevedo Thompson e Comandante Protógenes Pereira Guimarães, já no período republicano, que instituíram no CFN, respectivamente, dois símbolos significativos: o gorro de fita de forma escocesa e o uniforme garança.

Nessa nova fase, o CFN recebeu as seguintes denominações: Corpo de Fuzileiros Navais (1847), Batalhão Naval (1852), Corpo de Infantaria da Marinha (1895), Regimento Naval (1924) e Corpo de Fuzileiros Navais (segunda denominação –

1932). Nesse longo período (1840-1932), que compreendeu o Segundo Reinado, a República Velha e o início do Governo Provisório, os combatentes anfíbios integraram as forças que participaram ativamente da Guerra contra Oribe (Uruguai, 1851), Guerra contra Rosas (Argentina, 1852), Guerra contra Aguirre (Uruguai, 1864), greve de operários na cidade de Santos (1864), Guerra da Tríplice Aliança (Paraguai, 1864-1870), Revolta da Armada (1893-1895), Conflito Territorial entre Peru e Colômbia (1903), Revolta da Vacina (1904), Revolta dos Marinheiros e do Batalhão Naval (1910), Primeira Guerra Mundial (1914-1918), Revolta do Forte Copacabana (1922), Rebelião do Exército e da Força Pública de São Paulo (1924), bloqueio à Coluna Prestes (1927) e da Revolução de 1930.

Terceira fase

Considerada muito significativa para a evolução da parcela anfíbia da Marinha, esta fase iniciou-se em 1932 (época do governo provisório de Getúlio Vargas – 1930-1934), com a denominação de Corpo de Fuzileiros Navais em substituição à de Regimento Naval. Nessa ocasião, o ministro da Marinha, Almirante Protógenes Pereira Guimarães, que por três vezes comandou o Batalhão Naval, decidira pela criação de um componente do Poder Naval que, combinando armas e serviços, viesse a assegurar no futuro uma capacidade dissuasória ou realizadora de batalhas vitoriosas. Destacam-se, ainda, nessa fase as atuações dos Almirantes Sylvio de Camargo e Domingos de Mattos Cortês, este último o primeiro almirante-de-esquadra do CFN.

Nos anos seguintes, os Fuzileiros Navais integraram as forças que combateram na Revolução Constitucionalista de 1932, na Intentona Comunista (1935) e na Revolução Integralista (1938). Participaram também da Segunda Guerra Mundial (1939-1945), com o embarque em navios de guerra da Marinha do Brasil e com a instalação de um destacamento na Ilha da Trindade, para defendê-la contra um possível estabelecimento de base de submarinos inimigos. Também foram criadas as Companhias Regionais, que, mais tarde, transformaram-se nos atuais Grupamentos de Fuzileiros Navais.

Terminada a Segunda Guerra Mundial, as repercussões das vitórias empreendidas pelos assaltos anfíbios no Pacífico e no Atlântico influenciaram os novos rumos que deveriam ser tomados pelo CFN brasileiro. A aprovação do novo regulamento, em 1950, deixou clara a influência da experiência vivida pelo United States Marine Corps* (USMC). As novas diretrizes visavam qualificar o Corpo em todos os níveis para a realização de operações anfíbias. Nessa fase, há que se destacar a participação dos Fuzileiros Navais na Força Interamericana de Paz na República Dominicana (1965-1966).

Mais recentemente, os Fuzileiros Navais atuaram nas operações de segurança dos portos (1985), na Operação Eco-92 (1992) e na Operação Rio (1994-1995). Em Angola, como força de paz, integraram a Missão de Verificação das Nações Unidas (Unavem-III) com uma companhia de fuzileiros navais e um pelotão de engenharia (1997). Como observadores militares da Organização das Nações Unidas (ONU), atuaram em diversas áreas de conflito, tais como: ex-Iugoslávia, Angola, Moçambique, Uganda, Ruanda, Nicarágua, Honduras, El Salvador, República Dominicana, Paquistão e Timor Leste. Em 2004, realizaram a evacuação de não-combatentes no Haiti e, desde então, por meio das Nações Unidas, contribuem com um

* N.R.: Corpo de Fuzileiros Navais dos Estados Unidos.

grupamento de fuzileiros navais para a estabilização daquele país (Minustah). Concomitantemente, o CFN participa das missões de desminagem nas Américas Central e do Sul, assim como dá apoio a missões diplomáticas, mantendo destacamentos de segurança nas embaixadas do Brasil no Paraguai, no Haiti e na Bolívia.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS>; Corpo de Fuzileiros Navais; História da Marinha do Brasil; Centenário;

MARINHA DO BRASIL – PRIMEIRA PÁGINA DE SUA HISTÓRIA

"A marinha de guerra nacional teve o seu inicio com a transferencia da familia real portugueza para as nossas plagas, em 1808.

Podemos assim dizer, porque foi com a maioria dos navios, da officialidade e da maruja, que acompanharam o principe regente, depois D. João VI, que fizemos a campanha de nossa emancipação politica.

Commemorando, pois, o primeiro centenário da nossa marinha de guerra, vamos fazer uma pallida, sucinta e talvez incompleta descripção dos episodios que tiveram logar durante tão memorável occasião." (grafia da época)

Com essas palavras, em 1908, a *Revista Marítima Brasileira* registrou sua homenagem ao centenário da vinda da família real portuguesa para o Brasil e à abertura dos nossos portos às nações amigas.

Nesta edição, homenageamos a passagem do bicentenário desses importantes eventos, divulgando e reeditando parcialmente os textos daquela época, inclusive o documento político-administrativo que oficialmente abria nossos portos, bem como outras matérias pertinentes e comemorativas.

Voltemos à *RMB* de fevereiro de 1908, às páginas 1.059-1.061.

"(...) A 28 de janeiro de 1808, tantos dias antes aportado á cidade da Bahia, assignou D. João a carta régia pela qual foram franqueados ao commercio de todas as nações amigas os portos do Brazil.

O que tal acontecimento representa de inolvidavel conquista para a civilisação e grandeza da nossa terra, revelando a largueza de vistas do immortal obreiro que o destino collocou providencialmente á testa do governo do nosso paiz, demonstra-o incommensuravel desenvolvimento do Brazil que, por suas extraordinarias riquezas e pela vastidão immensa de seu littoral, constituio-se dentro em pouco consideravel emporio commercial dos mercados de além-mar.

(...)

Fadada aos mais altos destinos como nação maritima, a nossa Patria lhe deve o mais extraordinario serviço com o passo gigantesco que, para a consecução de tão almejados fins, representa a citada Carta Régia, sem a qual o commercio, a industria e a agricultura coloniaes não se teriam desenvolvido e o Brazil não teria conseguido explorar as suas riquezas naturaes e a fertilidade estupenda do seu sólo, permittindo que hoje a Republica se possa collocar ao nivel das nações mais cultas e prosperas.

Eis o notavel documento politico administrativo que tornou D. João VI um dos benemeritos da grandeza do Brazil e um dos homens mais notaveis da sua época:

'Conde da Ponte, do meu Conselho, Governador e Capitão-General da Capitania da Bahia. Amigo. Eu Principe Regente vos envio muito saudar como áquelle que amo.

Attendendo á representação que fizestes subir á minha Real presença, sobre se achar interrompido e suspenso o commercio desta Capitania, com grave prejuizo dos meus vassallos e da minha Real Fazenda, em razão das criticas e publicas circumstancias da Europa; e querendo dar sobre este importante objecto alguma providencia prompta e capaz de melhorar o progresso de taes damnos: Sou servido a ordenar interina e provisoriamente, emquanto não consolido um systema geral, que effectivamente regule semelhantes materias, o seguinte: Primo: Que sejam admissiveis nas alfandegas do Brasil todos e quaesquer generos, fazendas e mercadorias, transportadas ou em navios estrangeiros das Potencias que se conservam em paz e harmonia com a minha Real Corôa, ou em navios dos meus vassallos, pagando por entrada 24 por cento, a saber, 20 de direitos grossos, e 4 do donativo já estabelecido, regulando-se a cobrança destes direitos pelas pautas ou aforamentos por que até o presente se regulam cada huma das ditas alfandegas, ficando os vinhos, aguas ardentes e azeites doces, que se denominam molhados, pagando o dobro dos direitos que até agora nellas satisfaziam. Secundo: Que não só os meus vassallos, mas tambem os sobreditos estrangeiros, possam exportar para os portos que bem possam lhes parecer a beneficio do commercio e agricultura, que tanto desejo promover, todos e quaesquer generos e productos coloniaes, á excepção do pau brasil, ou outros notoriamente estancados, pagando por sahida os mesmos direitos já estabelecidos nas respectivas capitanias, ficando entretanto como em suspenso e em vigor todas as leis, cartas regias ou outras ordens, que até aqui prohibiam neste Estado do Brasil o reciproco commercio e navegação entre os meus vassallos e os estrangeiros. O que tudo assim fareis executar com o zelo e a actividade que de vós espero.

Escripta na Bahia, aos 28 de Janeiro de 1808. – Para o Conde da Ponte. – Principe.'."

Parece-nos ilógico que acontecimento desta magnitude não tivesse – por parte da Nação – reconhecimento compatível e adequado. O descortino amplo de D. João VI não foi percebido pela sociedade brasileira, que, em seu passado recente, não lhe fez jus.

As facetas que retratavam o Príncipe não correspondiam – nem de longe – à grandeza de seu intelecto e de suas ações e providências para a Colônia.

Não foi D. João quem abriu o Brasil para o mundo? Não foi ele quem nos deu a independência, preparando-nos, desde 1808 até 1821, e deixando seu filho para continuar a sua obra?

Será necessário reescrever a história pátria, trazendo luzes dignas e corretas? Será preciso pesquisar e repassar conceitos, explorando fatos mal compreendidos, expondo faces pouco claras?

Justo será conceder-lhe o benefício da dúvida, pelo menos? Ou conservá-lo malvisto e ridículo perante a Nação, como se a fealdade da imagem representasse o caráter fraco, falho e frouxo?

Os atos praticados e assinados apontam no sentido contrário. Pois não?

Vamos apreciar o que escreveu o Almirante Max Justo Guedes, como também o desfile de navios pelas praias do Rio de Janeiro e as homenagens prestadas em peças de teatro.

DE CABRAL A D. JOÃO VI – A EXPANSÃO DO BRASIL*

MAX JUSTO GUEDES
Contra-Almirante

Na ocasião em que escrevo, mais de um mês nos separa do dia 27 de novembro. Nessa data, em 1807, a Família Real portuguesa, nobreza e boa parte das instituições governamentais embarcaram, no cais de Belém, na enorme frota – oito naus de linha, quatro fragatas, três brigues, uma escuna e um grande número de navios mercantes – que, desde setembro, vinha sendo aprontada para, caso se tornasse indispensável, transportar para o Brasil o governo luso. Dois dias após, com vento de feição, fez-se ela ao mar, trazendo a bordo mais de 10 mil pessoas.

A grande divulgação que ao fato histórico está sendo dada pelos meios de comunicação tem propiciado a realização de exposições, edições de livros e artigos e a redação de teses acadêmicas, de qualidade díspar. Certamente, isto trará algum alento para minorar a afirmação de Ortega y Gasset, clara cabeça, lembrando que, desde o século XVI, o homem médio jamais soubera tão pouco de História quanto seus contemporâneos.

Após forte tempestade sofrida pela frota nas proximidades da Ilha da Madeira (9 a 11 de dezembro, já quase entrando o inverno, terrível época para a navegação no Atlântico Norte), dispersaram-se muitos navios, inclusive uma das naus inglesas que, sob o comando do Comodoro Moore, vinham apoiando o comboio. Tal razão levou ao abandono do *rendez-vous* acerta-

* N.R.: Artigo publicado originalmente na *Revista da Armada* (publicação oficial da Marinha de Portugal), nº 413, novembro de 2007.

do para a Ilha de Santiago, no arquipélago de Cabo Verde, vindo a frota em rota batida para o Brasil. Aos 18 de janeiro, já a Nau *Príncipe Real*, que transportava o Príncipe Regente D. João e seus filhos, D. Pedro (Príncipe da Beira) e D. Miguel, mais boa parte da frota passavam ao largo de Pernambuco, inclusive a Nau *Afonso de Albuquerque*, a qual trazia embarcada a Princesa Carlota Joaquina e quatro infantas. Quatro dias após (22 de janeiro), entraram na Baía de Todos os Santos; na cidade de Salvador, em 28 de janeiro de 1808, foi assinada a célebre Carta Régia, que abriu os portos do Brasil ao comércio direto estrangeiro, excetuando-se os gêneros submetidos a estanco, notadamente o pau-brasil. Cabe não esquecer, nessa decisão, a influência de José da Silva Lisboa, depois Visconde de Cairu, que Pedro Calmon apodou de "Patriarca da Independência Econômica" do Brasil, por pertencer-lhe a "honra de ter a um só tempo aberto ao mundo os portos do Brasil – e ao Brasil as portas da unidade do Império".

D. João demorou-se na Bahia até o final de fevereiro, largando para o Rio de Janeiro dia 26, na *Príncipe Real*, em comboio com as Naus *Afonso de Albuquerque* e *Medusa*, mais a inglesa *Bedford*, a Fragata *Urânia*, o Bergatin *Três Corações* e o Transporte *Imperador*. A 7 de março de 1808, entraram estes navios na Guanabara, cessando as funções do sétimo e último vice-rei do Brasil, D. Marcos de Noronha, oitavo Conde dos Arcos.

Seguiram-se as múltiplas medidas que estão dando lugar aos estudos e às exposições mencionados no início deste trabalho: criação da Imprensa Régia – com o surgimento da *Gazeta do Rio de Janeiro* –, do Arquivo Militar, do Jardim Botânico, do Banco do Brasil, da fábrica de ferro, da navegação a vapor, da Escola de Medicina, da Biblioteca Nacional e o início das aulas da Real Academia dos Guardas-Marinha (hoje a Escola Naval do Brasil), cuja companhia também fora transferida para o Brasil, comandada pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra José Maria Dantes Pereira, e embarcada na Nau *Conde D. Henrique*.

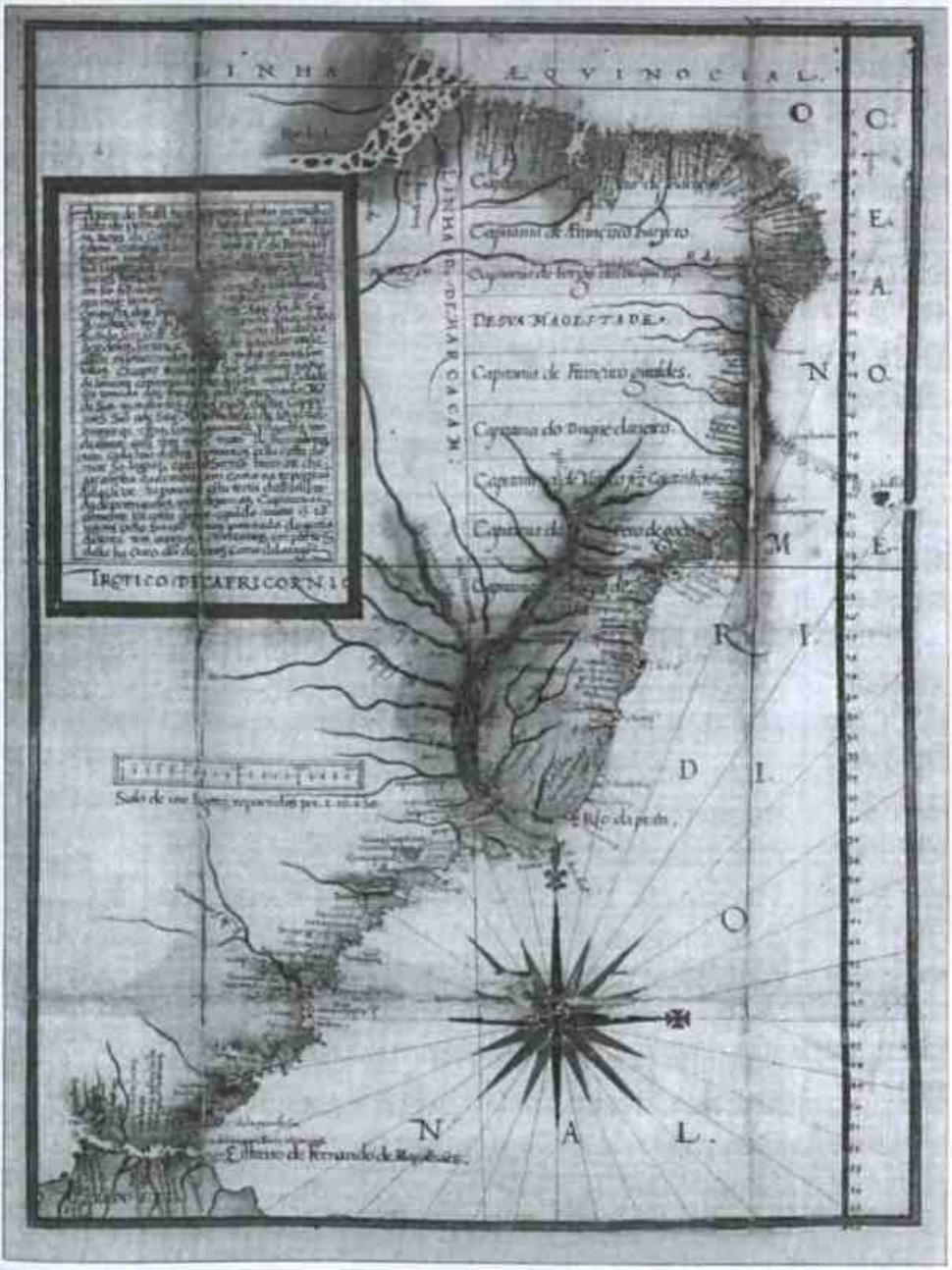
Durante o período joanino, tiveram especial relevo duas ações militares: a invasão de Guiana Francesa, com a tomada de Caiena, e, mais tarde, a invasão da chamada Banda Oriental, tendo as tropas luso-brasileiras, comandadas pelo Tenente-General Carlos Frederico Lecor, ocupado Montevidéu em 20 de janeiro de 1817; e uma notável iniciativa cultural, a contratação da Missão Artística francesa, que chegou ao Rio em 1816, chefiada por Lebreton, que fundaria a Academia de Belas Artes. O apoio foi-lhe dado pelo erudito Conde da Barca.

Mais importante que todas essas medidas foi a elevação do Brasil à condição de Reino Unido, por Carta de Lei de 16 de dezembro de 1815. Em março do ano seguinte faleceu D. Maria I e, quase dois anos depois, foi coroado D. João VI (6 de fevereiro de 1818).

Todas essas medidas podem parecer ao leitor menos avisado que a transmigração da Família Real para o Brasil deu as bases sobre as quais se apoiaram o Império e a República brasileiros. No entanto, se as muitas medidas que, sucintamente, acabo de lembrar parecem ter consolidado o País, havia mais de 300 anos que, progressivamente, ele vinha sendo construído. Em 1519, já toda a costa fora descoberta e cartografada, conforme comprova a carta atlântica do Atlas Miller; vários núcleos de povoamento haviam sido, paulatinamente, formados em São Vicente/Cananéia, Porto dos Patos, Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco; e as duas primeiras vilas (São Vicente e Piratininga) foram criadas.

Logo foi o território dividido em capitanias hereditárias, e, a par do comércio do

pau-brasil, surgiu a agroindústria do açúcar, que trouxe no seu bojo a escravidão negra, a par da dos silvícolas, principiada nos primórdios da ocupação territorial. Obviamente, a História das Mentalidades explica-as, como também explica a grande mai-



Mapa anônimo atribuído a Luís Teixeira, constante no Roteiro da Costa do Brasil – 1586

oria de negros nas ilhas caribenhas colonizadas por holandeses – notadamente sob a influência da Companhia das Índias Ocidentais, a partir do atual Suriname e alcançando as Antilhas (Aruba e Curaçao, por exemplo) –, ingleses (Jamaica) e franceses (Haiti). A escravidão atingiu também os atuais Estados Unidos da América, notadamente os estados do Sul, e foi uma das causas da chamada Guerra de Secessão.

Repelidas haviam sido todas as tentativas estrangeiras de colonização: franceses no Rio de Janeiro e no Maranhão e holandeses no Nordeste (entre 1630 e 1654); ocuparam estes boa parte do território nacional. Entradas e bandeiras, em busca de indígenas para escravizar e de riquezas minerais, haviam impedido que padres da Companhia de Jesus, a serviço de Espanha, estabelecessem missões do Paraná ao "Continente de São Pedro" (Rio Grande do Sul). A fundação do Forte do Presépio, origem de Belém do Pará, foi fundamental à expulsão de holandeses, ingleses e franceses, que tentavam estabelecer-se na foz do Amazonas, e permitiu a ocupação luso-brasileira da portentosa bacia fluvial do Solimões/Amazonas.

O descobrimento do ouro levou enorme massa de mineradores às Minas Gerais e à fundação de importantes vilas, como São João del Rei (1713) e São José del Rei (1718), atualmente Tiradentes, e da Capitania do Mato Grosso (1748), esta junto aos territórios espanhóis de Moxos e Chiquitos. A mineração aumentou a necessidade de escravos negros, geralmente de forte compleição e, assim, adequados aos trabalhos nas minas.

Tudo isso levou à superação do Tratado de Tordesilhas e a novas demarcações de limites na gigantesca fronteira terrestre que separava o Brasil dos territórios castelhanos. Nos reinados de D. João V e D. José I foram assinados o Tratado de Madri (1750) e o Preliminar de Santo Ildefonso (1777).

Neste longo e extremamente importante período para a formação do Brasil, ocorreram alguns movimentos nativistas e independentistas, o principal deles sendo a chamada Inconfidência Mineira, reprimida com relativa violência pela Coroa portuguesa.

Os vários ciclos econômicos ocorridos no Brasil desde o início da colonização – pau-brasil, cana-de-açúcar, ouro, diamantes – deram lugar ao surgimento de notáveis artistas, notadamente arquitetos, escultores, pintores e musicistas, que hoje causam espanto a quem visita as chamadas cidades históricas espalhadas por todo o nosso território, sendo elas permanente desmentido de que toda a riqueza produzida no Brasil fora transferida para a Metrópole antes da chegada da Família Real, para nela dar grandeza e monumentalidade aos palácios e igrejas. As muitas obras-primas do Barroco e Rococó cabalmente comprovam o destemor, a hercúlea resistência, a tenacidade e o amor à cultura daqueles heróicos luso-brasileiros que legaram à atual geração uma das maiores nações do Orbe.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<HISTÓRIA>; História do Brasil; História de Portugal;

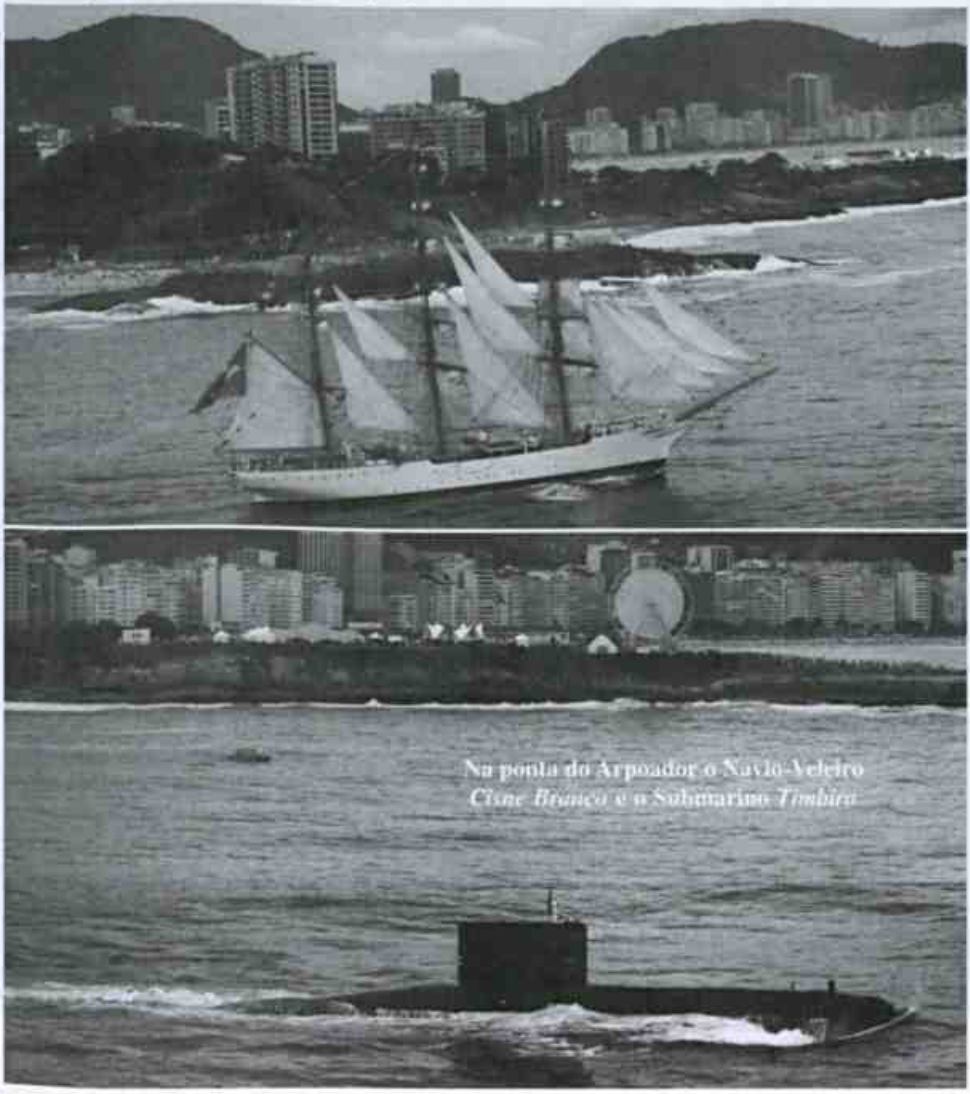
COMEMORAÇÃO DA ABERTURA DOS PORTOS

No dia 27 de janeiro de 2008, em manhã de pouco sol, navios e aeronaves da Marinha do Brasil desfilaram em frente às praias da cidade do Rio de Janeiro, desde o Recreio dos Bandeirantes, "mostrando a Bandeira", em comemoração aos 200 anos da Abertura dos Portos do Brasil.

Na Praia do Arpoador, aproximaram-se mais de terra. Os Fortes de Copacabana e do Leme e a Fortaleza de Santa Cruz realizaram salvas durante a passagem.

A Companhia Docas do Rio de Janeiro recepcionou as autoridades que participaram do evento no Píer da Praça Mauá, às 11 horas, para a abertura formal das comemorações. O comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto, foi representado pelo diretor-geral do Material, Almirante-de-Esquadra Marcus Vinícius Oliveira dos Santos.

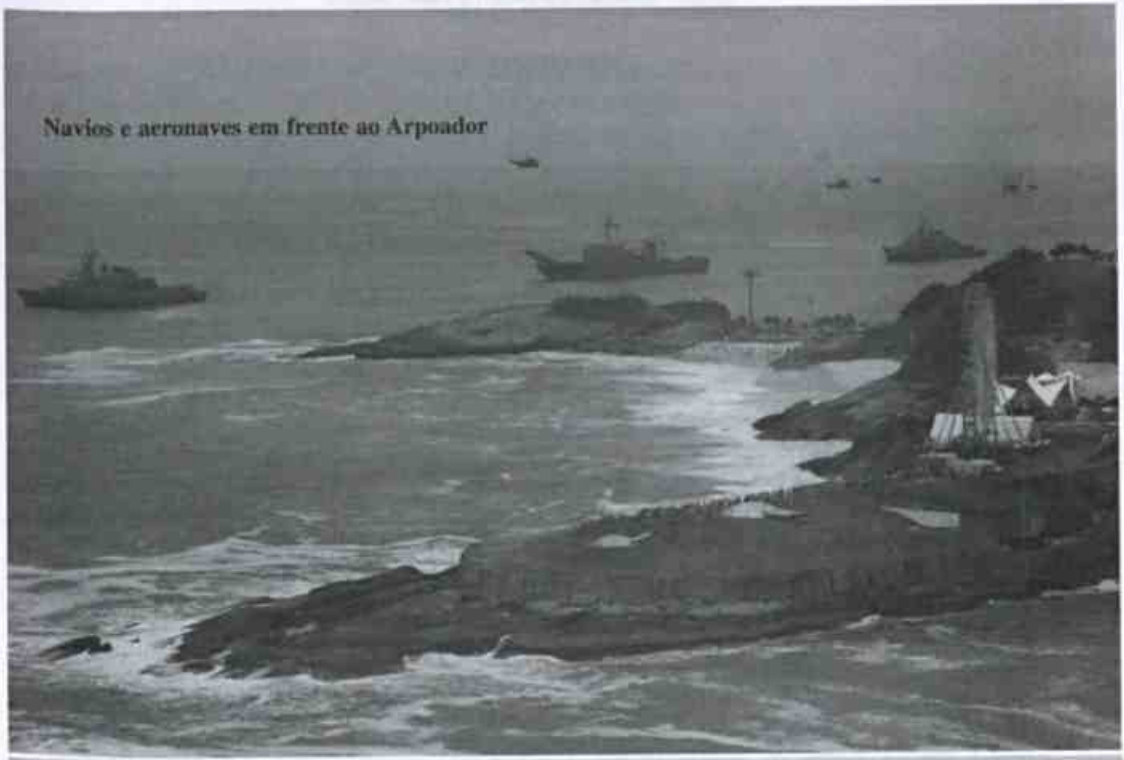
Às 17 horas, ainda no Píer, houve apresentação da Banda Sinfônica do Corpo de Fuzileiros Navais, seguida de musical do Grupo Moinho. Fotos do 3ºSG-ES Sandro Hora Gomes do ComemCh.



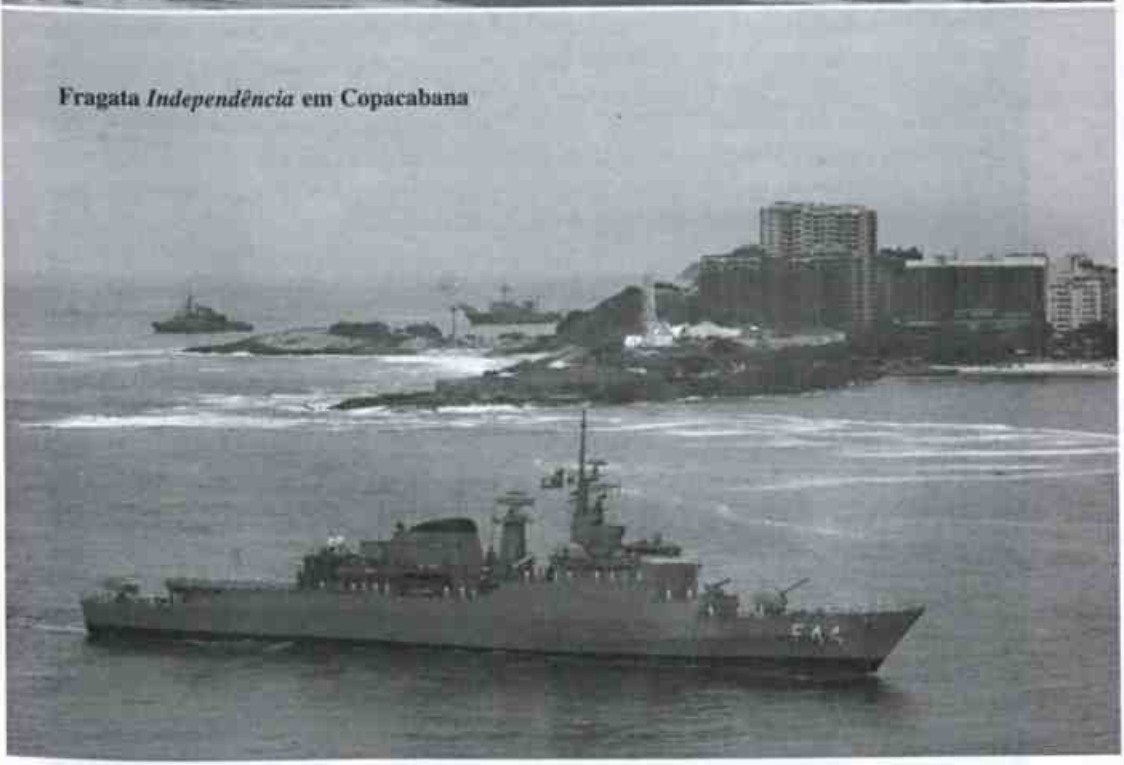
Na ponta do Arpoador o Navio-Veleiro *Cisne Branco* e o Submarino *Timbira*

Navios em formatura em frente às praias do Leblon e Ipanema

Fragata *Independência* e aeronave Esquilo (UH-12/13) em Ipanema – Pão de Açúcar ao fundo



Navios e aeronaves em frente ao Arpoador



Fragata *Independência* em Copacabana

TEATRO NO ESPAÇO CULTURAL

A passagem dos 200 anos da chegada da família real ao Brasil também mereceu a atenção da Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha (DPHCM) e do Serviço de Documentação da Marinha (SDM).

Há mais de um ano esses órgãos vêm desenvolvendo o projeto educativo "Conhecendo e Brincando no Espaço Cultural", constando de peças teatrais com narração da história da Marinha do Brasil, e que agora se volta mais especificamente para o tema em questão.

Partindo da reflexão de que "comemorar é lembrar que tivemos um passado" e que as comemorações de datas históricas é fator determinante para a valorização do patrimônio de uma sociedade, o projeto leva ao público do Espaço Cultural da Marinha o tema "Memória". Nesta nova montagem teatral, os personagens que conduzem a encenação são dois museólogos, o que permite que se fale também sobre o Ano Ibero-Americano de Museus. Assim, inicialmente, é abordada a importância de todo e qualquer tipo de documento que identifique e reafirme aspectos da cultura individual e/ou coletiva.

Neste caminho de resgates, a segunda parte da peça conta as peripécias da viagem da família real para o Brasil – as confusões do embarque, a volumosa bagagem, a numerosa tripulação, o adiamento da partida, tempestades em alto-mar, a parada na Bahia antes de chegar ao Rio de Janeiro e a comoção dos habitantes na recepção a Dom João e sua Corte.

Também é mostrada como foi a instalação da Corte Portuguesa no Rio de Janeiro – o que fez da cidade a capital do Reino de Portugal. Nos 13 anos em que esteve aqui, D. João realizou melhorias em diversas áreas da vida carioca. Houve uma verdadeira reurbanização da cidade, e a presença da corte transformou a paisagem e os costumes do Rio.

Entre os feitos da administração de D. João destacam-se: a criação do Horto Real, que deu origem ao Jardim Botânico; a abertura dos portos às nações amigas; e a criação da primeira Escola de Medicina, do Banco do Brasil, da Biblioteca Nacional, da Real Academia Militar, da Fábrica de Vidros, da Fábrica de Pólvora, da Imprensa brasileira (o primeiro jornal foi *A Gazeta do Rio de Janeiro*) e do Museu Real, conhecido como Museu Nacional, hoje na Quinta da Boa Vista. O monarca português também incentivou a criação da Escola Real das Ciências, Artes e Ofícios, organizada após a vinda da Missão Francesa, que trouxe ao Rio o pintor e desenhista Jean-Baptiste Debret. Promoveu, ainda, um movimento de interiorização, com o objetivo de expandir a atividade agrícola em terras férteis da região chamada de "serra acima", onde hoje estão Paty do Alferes, Valença e Vassouras, entre outros municípios.

O projeto "Conhecendo e Brincando no Espaço Cultural da Marinha" é realizado em parceria com a Liga dos Amigos do Museu Naval e com patrocínio da Companhia de Navegação Norsul. A elaboração e coordenação é da museóloga Vera Lucia Finkel. O texto, a música e a direção de "Memória" estão a cargo de Gedivan de Albuquerque, e no elenco estão Mathias Gomes e Rita J. Bogado. A produção executiva e a coordenação da montagem são de Raquel Brum. A equipe do projeto assina os figurinos, e os adereços são de Rita J. Bogado. A peça é apresentada aos sábados e domingos, às 14h30 e 16 horas, e oficina de arte às 15 horas e 15h40m.

A temporada segue até o final de maio e a entrada é franca. O Espaço Cultural da Marinha fica na Avenida Alfred Agache, s/nº, Centro, Rio de Janeiro.

TEATRO NO MUSEU NAVAL

Já o Museu Naval apresenta a peça "1808 – A Corte Portuguesa no Brasil", que estreou em 14 de março último. Este é o sexto tema do projeto "Uma Viagem pelo Mundo da História". Outros assuntos já haviam sido adaptados para o teatro, com monólogos, musicais e gincana. A estadia de D. João VI no Brasil, porém, merecia um tratamento especial. Assim, "1808 – A Corte Portuguesa no Brasil" nasceu como uma opereta cabocla, uma pequena ópera ligeira e graciosa, forma leve de teatro musicado sobre assunto de feição popular, interpretada por dois atores-cantores-dançarinos, personificados de bonecos musicais. A história cantada é usada como uma ferramenta de motivação ao aprendizado, facilitando a memorização.

Os episódios marcantes que motivaram a saída de D. João da Europa, a estadia no Brasil e sua volta a Portugal são cantados em ritmos brasileiros, com interpretações operísticas. O tema aborda desde a ameaça das tropas francesas e do poderio bélico inglês, passando pela dramática vinda para o Brasil, a abertura dos portos, as grandes transformações que a colônia sofreu no período e que tiveram influência direta sobre a manutenção da unidade nacional e a independência do Brasil, até o retorno da família real portuguesa. Direcionado a jovens e adultos a partir dos 10 anos de idade, o espetáculo tem cerca de 35 minutos de duração.

O texto e a direção da peça são assinados por Dulce Bressane. A música e a direção musical são de Luciano Moreira, a coreografia é de Aline Sampin e os figurinos, de Lícia Lacerda. Aline Sampin e Luciano Moreira formam o elenco.

O Museu Naval fica na Rua Dom Manuel, nº 15, Centro, Rio de Janeiro.

UMA ESTRATÉGIA COOPERATIVA PARA O PODER NAVAL DOS ESTADOS UNIDOS NO SÉCULO XXI*

GARY ROUGHEAD[1]
Almirante (USN)
JAMES T. CONWAY[2]
General (USMC)
THAD ALLEN[3]
Almirante (USCG)
Tradução e adaptação: CARLOS **MARCELLO** RAMOS E SILVA
Capitão-de-Mar-e-Guerra (RM1)

SUMÁRIO

Prefácio
Introdução
Desafios de uma nova era
Conceito estratégico marítimo
Implementando a estratégia
Prioridades para implementação
Conclusão
Anexos** – 1) Um desempenho brilhante
2) O verdadeiro propósito da estratégia

---

* Revista *Proceedings* (Estados Unidos), novembro 2007, p. 14-20. Esta estratégia vinha sendo aguardada desde 2006, quando foi verbalizada pelo Almirante Mike Mullen, na época exercendo o cargo de chefe de Operações Navais (CNO) e hoje exercendo o de Chairman of the Joint Chiefs of Staff. É a primeira estratégia marítima norte-americana após mais de 20 anos. O documento foi assinado pelos três comandantes dos Serviços Navais dos EUA: Marinha, Corpo de Fuzileiros Navais e Guarda Costeira.

1 Chief of Naval Operations da Marinha dos EUA (cargo correspondente ao de comandante da Marinha na MB).

2 Commandant of the Marine Corps da Marinha dos EUA (cargo correspondente ao de comandante-geral do Corpo de Fuzileiros Navais na MB).

3 Commandant of the Coast Guard dos EUA (Comandante da Guarda Costeira, sem correspondente na MB).

** N.R.: A redação da *RMB* apreciou as matérias publicadas na revista *Proceedings* (novembro/2007, p.22-24; e dezembro/2007, p. 90-91) e as considerou importantes para complementar o entendimento do presente artigo. Assim, publicamos como anexos os resumos das referidas matérias, que tecem avaliações sobre este documento assinado pelos três comandantes.

PREFÁCIO

Uma Estratégia Cooperativa para o Poder Naval no Século XXI não possui precedente histórico. Nunca antes as forças marítimas dos Estados Unidos da América (EUA) – a Marinha, os Fuzileiros Navais e a Guarda Costeira – se juntaram para criar uma estratégia unificada. Nessa estratégia é enfatizada a abordagem que integra o poder naval com outros elementos do poder nacional, bem como com os de nações amigas e aliadas. Ela descreve como o poder naval será aplicado ao redor do mundo para proteger o estilo de vida norte-americano, na medida em que nos juntamos a nações que possuem o mesmo pensamento para proteger e manter o sistema interconectado global por meio do qual também prosperamos. Nosso cometimento em proteger o território nacional e em vencer as guerras de nossa Nação é igualado pelo compromisso de prevenir a guerra.

Nosso povo deseja que continuemos fortes; ele deseja que o protejamos e à Pátria; e ele quer que trabalhemos com parceiros ao redor do planeta para prevenir a guerra

Nossos cidadãos se envolveram no desenvolvimento desta estratégia por meio de uma série de fóruns públicos denominados "Conversações com o País". Três temas predominaram nessas discussões: nosso povo deseja que continuemos fortes; ele deseja que o protejamos e à Pátria; e ele quer que trabalhemos com parceiros ao redor do planeta para prevenir a guerra. Esses temas, associados à pesquisa acadêmica rigorosa, à análise e ao debate, nos levaram a estratégia abrangente, projetada para atender às expectativas e necessidades do povo norte-americano.

Uma Estratégia Cooperativa para o Poder Naval no Século XXI aproxima nossas organizações mais do que elas jamais estiveram no passado, com o propósito de aumentar a prosperidade e a segurança de nossa Nação. As demandas de um mundo inseguro e os interesses permanentes do povo americano o exigem.

INTRODUÇÃO

A segurança, a prosperidade e os interesses vitais dos Estados Unidos estão cada vez mais interligados aos de outras nações. Os interesses de nossa Nação serão mais bem atendidos por meio da promoção de um sistema global pacífico integrado por redes interdependentes de comércio, finanças, informação, legislação, povos e governos.

Nós prosperamos pela existência desse sistema de trocas entre nações, mas reconhecemos sua vulnerabilidade a uma gama de distúrbios que podem produzir uma cascata de efeitos nocivos longe de suas origens. Guerra entre superpoderes, conflitos regionais, terrorismo, ausência de leis e desastres naturais, todos possuem potencial para ameaçar a segurança nacional dos EUA e a prosperidade mundial.

Os oceanos conectam as nações do planeta, mesmo os países sem acesso ao mar. Porque o ambiente marítimo – oceanos, mares, baías, estuários, ilhas, áreas costeiras, litorais e o espaço aéreo a eles sobrejacente – sustenta 90 por cento do comércio mundial, ele transporta a energia vital de um sistema global que liga todos os países do mundo. Cobrindo três quartos do planeta, os oceanos avizinham povos do mundo inteiro. Eles nos permitem apoiar os

amigos em necessidade e confrontar agressões longe de nosso litoral.

Hoje, os EUA e seus parceiros se encontram competindo por influência global numa era em que é pouco provável se verem inteiramente em guerra, ou inteiramente em paz. Nosso desafio é aplicar o poder naval de forma que proteja os interesses vitais dos EUA, promovendo maior segurança coletiva, estabilidade e confiança. Apesar da defesa da Pátria e a derrota de adversários em guerras continuarem sendo metas inquestionáveis do poder naval, para servir ao interesse nacional ele deve ser aplicado de forma mais ampla.

Nós acreditamos que *prevenir guerras é tão importante quanto ganhá-las*. Entretanto, existe tensão entre os requisitos para o engajamento continuado em tempo de paz e a manutenção da proficiência nos atributos críticos para se lutar e vencer em combate. As forças marítimas devem contribuir para a vitória decisiva em guerras enquanto aumentam nossa capacidade para preveni-las e para vencermos a longa luta contra redes terroristas, influenciar eventos positivamente e diminuir o impacto de desastres.

Nós acreditamos que prevenir guerras é tão importante quanto ganhá-las

Como sempre ocorreu, essas tarefas críticas serão executadas por nosso pessoal – chave do sucesso de qualquer estratégia militar. Assim, proveremos o pessoal – nossos marinheiros, fuzileiros e homens da guarda costeira – com treinamento, educação e ferramentas necessárias para a promoção da paz e para que prevaleçam em conflitos.

Orientados pelos objetivos articulados na Estratégia de Segurança Nacional (*National Security Strategy*), Estratégia de Defesa Nacional (*National Defense Strategy*), Estratégia Militar Nacional (*National Military Strategy*) e na Estratégia Nacional para Segurança Marítima (*National Strategy for Maritime Security*), a Marinha dos EUA, o Corpo de Fuzileiros Navais e a Guarda Costeira atuarão ao longo de toda a gama de operações militares para defender os EUA de ataque direto; garantir acesso estratégico e reter liberdade de ação global; fortalecer alianças e parcerias existentes/emergentes; e estabelecer condições de segurança favoráveis.

Em acréscimo, forças marítimas serão empregadas para o estabelecimento de confiança entre nações por meio de esforços para segurança coletiva enfocados nas ameaças comuns e nos interesses mútuos no mundo aberto e multipolar. Para fazê-lo, será necessário um nível sem precedente de integração entre nossas forças marítimas e maior cooperação com as outras expressões do poder nacional, além das capacidades de nossos parceiros internacionais.

O poder naval será uma força unificadora para a construção de um amanhã melhor.

DESAFIOS DE UMA NOVA ERA

A economia mundial está firmemente interconectada. Ao longo das últimas quatro décadas, o comércio marítimo mais do que quadruplicou: 90 por cento do comércio mundial e dois terços do seu petróleo são transportados por mar. As vias marítimas e as infra-estruturas de apoio costeiras são vitais para a economia global moderna, símbolos visíveis e vulneráveis do sistema de distribuição moderno que depende da liberdade de passagem por regiões litorâneas cada vez mais urbanizadas.

A expansão do sistema global tem elevado a prosperidade de muitas nações. Entretanto, seu crescimento contínuo pode gerar

o aumento da competição por capitais e recursos com outros poderes econômicos, corporações transnacionais e organizações internacionais. A elevação da expectativa popular e o aumento da competição por recursos, associados à escassez, poderão encorajar nações a adicionar reivindicações de soberania sobre maiores áreas oceânicas, vias aquáticas e recursos naturais – resultando, potencialmente, em conflito.

A tecnologia vem, rapidamente, expandindo atividades marítimas, tais como o desenvolvimento do aproveitamento de energia, a extração de recursos naturais e outras atividades comerciais, acima e abaixo da superfície dos oceanos. A mudança climática vem, gradualmente, abrindo as águas do Ártico não somente para permitir a exploração de novos recursos naturais, mas também para exploração de novas rotas comerciais marítimas que poderão alterar a configuração do sistema de transporte global. Embora esses desenvolvimentos apresentem oportunidades para crescimento, eles são, também, fontes potenciais de competição e de conflitos por acesso a recursos naturais.

A globalização está também moldando os padrões de migração humana, saúde, educação, cultura e condução de conflitos. Os conflitos vêm se caracterizando, cada vez mais, por conjugação híbrida de táticas tradicionais e irregulares, planejamento e execução descentralizados, e com atores não-governamentais utilizando tanto tecnologias simples como sofisticadas de forma inovadora. Governos fracos ou corruptos, insatisfação entre desprivilegiados, extremismo religioso, nacionalismo étnico e mudanças demográficas – freqüentemente provocadas por avanços desiguais ou não desejados da globalização – exacerbam tensões e contribuem para causar conflitos.

Concomitantemente, uma quantidade crescente de atores transnacionais e de estados marginais encorajada e capacitada pelo acesso sem precedente ao palco global pode causar rupturas sistêmicas para aumentar seu poder e influência. Suas ações, muitas vezes projetadas para, propositalmente, incitar conflito entre outras entidades, dificultam tentativas de abrandamento de tensões regionais.

A proliferação de armas de destruição em massa e da informação aumentou a capacidade de nações-estado e de atores transnacionais de desafiar o acesso marítimo, de se evadirem da responsabilidade por ataques e de manipular a opinião pública. O uso assimétrico da tecnologia representará um leque de ameaças aos EUA e a seus aliados. Ainda mais preocupante é o crescimento do apetite por armas nucleares e de destruição em massa demonstrado por nações e adversários não-governamentais. Em paralelo, ataques a sistemas legais, financeiros ou cibernéticos poderão provocar rupturas iguais ou maiores do que sistemas cinéticos.

A maioria da população mundial habita raio de até poucas centenas de milhas dos oceanos. A instabilidade social em cidades cada vez mais populosas, muitas das quais localizadas em regiões já instáveis, é passível de criar rupturas significativas. O efeito das mudanças climáticas pode também aumentar o sofrimento humano por meio de tempestades catastróficas, perda de terras cultiváveis e inundações nos litorais, podendo gerar perda de vidas humanas, migração involuntária, instabilidade social e crises regionais.

As comunicações em massa evidenciarão o drama do sofrimento humano e as populações prejudicadas terão cada vez mais consciência e menor tolerância à sua condição. Ideologias extremistas se tornarão mais atrativas àqueles em desespero e abandonados de oportunidades. Elementos criminosos explorarão essa instabilidade social.

Essas condições combinam-se para criar um futuro incerto e para nos fazer refletir numa nova maneira de ver o poder marítimo. Nenhuma nação possui os recursos exigidos para prover salvaguarda e segurança em todo o ambiente marítimo. Progressivamente, governos, organismos não-governamentais, organizações internacionais e o setor privado formarão parcerias com o interesse comum de se contraporem a essas ameaças emergentes.

CONCEITO ESTRATÉGICO MARÍTIMO

Esta estratégia reafirma o uso do poder marítimo para influenciar ações e atividades no mar e em terra. O caráter expedicionário e a versatilidade das forças marítimas provêm aos EUA vantagem assimétrica de estabelecer ou aumentar a presença militar em áreas em que o acesso seja limitado ou negado. O posicionamento de nossas forças militares além-mar em caráter permanente ou por tempo prolongado, freqüentemente, provoca repercussões econômicas, sociais ou políticas não-intencionais. O mar é um vasto espaço de manobra, onde a presença de forças marítimas pode ser graduada como exigido pelas condições existentes, permitindo abordagens flexíveis à escalada, desescalada e dissuasão de conflitos.

A velocidade, flexibilidade e agilidade das forças marítimas, além da capacidade de permitirem a gradação, provêm aos comandantes das forças conjuntas ou combinadas uma gama de opções para responder a crises. Em acréscimo, operações marítimas integradas, sejam em estruturas de alianças formais (como a da Organização do Tratado do Atlântico Norte – Otan) ou em arranjos informais (como na iniciativa *The Global Maritime Partnership*), enviam mensagens poderosas a agressores potenciais de que agiremos em conjunto com outros para garantir a segurança e a prosperidade coletiva.

O poder marítimo dos EUA será posicionado globalmente em postura adequada a prover segurança a nosso território e cidadãos contra ataque direto e para impulsionar nossos interesses no mundo. Como nossas segurança e prosperidade estão diretamente ligadas às de outros, forças marítimas americanas serão posicionadas para proteger e sustentar o pacífico sistema global constituído de redes interdependentes de comércio, finanças, informação, legal, povos e governos.

O poder marítimo dos EUA será posicionado globalmente em postura adequada a prover segurança a nosso território e cidadãos contra ataque direto e para impulsionar nossos interesses no mundo

Empregaremos o alcance global, a presença persistente e a flexibilidade operacional inerentes ao poder naval dos EUA para cumprir tarefas básicas ou imperativos estratégicos. Onde as tensões forem altas ou onde quisermos demonstrar a amigos ou aliados nosso comprometimento com segurança e estabilidade, as forças marítimas americanas serão caracterizadas por forças-tarefa avançadas e com concentração regional com poder de combate adequado a limitar conflitos regionais, dissuadir grandes potências e, em caso de falha nesta dissuasão, vencer as guerras de nossa Nação, participando em campanha combinada ou conjunta. Ade-

mais, forças marítimas persistentes e estabelecidas de acordo com a missão serão distribuídas globalmente para contribuir para a defesa da Pátria à distância, promover e sustentar as relações de cooperação com o conjunto em expansão de parceiros internacionais, e para prevenir e abrandar rupturas e crises.

Poder combatente com credibilidade e concentrado regionalmente. Poder combatente com credibilidade continuará a ser posicionado no oeste do Pacífico e no Golfo Pérsico/Oceano Índico para proteção de nossos interesses vitais, para assegurar a nações amigas e aliadas do nosso contínuo cometimento com a segurança regional, e para dissuadir adversários potenciais e observar competidores. Esse poder combatente poderá ser reposicionado de forma seletiva e rápida para se contrapor a contingências que possam surgir em outros locais. Essas forças serão dimensionadas e adotarão postura para cumprir os seguintes imperativos estratégicos:

– Limitar conflitos regionais por meio de poder marítimo decisivo e posicionado em avanço

O conflito regional atual possui ramificações que vão além da área do conflito. Crises humanitárias, violência espalhando-se através das fronteiras, doenças epidêmicas e a interrupção de recursos vitais são possíveis quando eclodem conflitos regionais. Apesar de esta estratégia advogar a favor da dispersão de forças marítimas interligadas, nós não podemos estar em todos os lugares e não podemos agir para abrandar todos os conflitos regionais.

Onde os conflitos ameaçarem o sistema global e nossos interesses nacionais, forças marítimas estarão em prontidão para reagir junto com outros elementos do poder nacional e multinacional, para prover os líderes políticos com uma gama de opções para dissuasão, escalada ou abrandamento de conflitos. Forças marítimas com presença constante e prontas para combate provêm à Nação a opção de entrada forçada primária nesta era em que acessos são cada vez mais restritos, além de proverem os meios para a Nação responder rapidamente a outras crises. Seja além do horizonte ou em plena vista, forças marítimas podem dissuadir ambições de agressores regionais, garantir nações amigas e aliadas, ganhar e manter acesso e proteger nossos cidadãos enquanto trabalham para manter a ordem mundial.

Crítico para essa noção é a existência de uma esquadra poderosa – navios, aeronaves, forças de fuzileiros navais e atividades baseadas em terra – capaz de controlar áreas marítimas selecionadas, de projetar poder sobre terra e de proteger forças amigas e populações civis de ataques.

– Dissuadir guerra entre grandes poderes

Nenhuma outra ruptura é tão desastrosa para a estabilidade global como a guerra entre grandes poderes. Manter e aumentar a vantagem do poder naval desta Nação é elemento-chave para dissuasão de guerra entre grandes poderes. O caráter expedicionário das forças marítimas – letalidade, alcance global, velocidade, resistência, habilidade em vencer barreiras de acesso e agilidade operacional – provê ao comandante combinado muitas opções de dissuasão. Buscaremos abordar a dissuasão por meios que incluam a habilidade em escalar com credibilidade para retaliar contra agressores, seja por meios convencionais, não-convencionais ou com forças nucleares.

– Vencer as guerras de nossa Nação

Em tempos de guerra, nossa capacidade em impor controle marítimo local, suplantar

as dificuldades de acesso, forçar entrada, e projetar e manter poder sobre terra torna nossa força marítima elemento indispensável para a força conjunta ou combinada. Essa vantagem expedicionária deve ser mantida por prover liberdade de manobra para o comandante de força conjunta ou combinada. Reforçados por uma capacidade logística robusta que permita concentrar e manter as forças, o controle marítimo e a projeção de poder permitem longas campanhas em terra.

– Forças marítimas dimensionadas para cada missão, distribuídas globalmente

Os serviços navais estabelecerão presença global constante usando forças distribuídas e organizadas de acordo com a missão, integrando as capacidades da Marinha, dos Fuzileiros Navais e da Guarda Costeira. Essa distribuição global irá além das áreas de posicionamento tradicionais e refletirá missões desde operações humanitárias até as que contenham ênfase em antiterrorismo e na guerra irregular. Nossas forças marítimas serão dimensionadas para se adequarem às características particulares de cada região específica, muitas vezes em conjunção com forças de operações especiais e parceiros de outras agências governamentais. Particularmente, esta estratégia reconhece a crescente importância e carência de atividades de tempos de paz na África e no hemisfério ocidental.

– Contribuir para a defesa da Pátria à distância

Forças marítimas defenderão a Pátria por meio da identificação e neutralização de ameaças o mais distante de nosso litoral quanto possível. Desde a fomentação de relacionamentos críticos além-mares à filtragem de navios em trânsito para nossos portos, ou pela resposta rápida a quaisquer ameaças em aproximação ao nosso litoral, o esforço de defesa do território nacional integrará, dentre os serviços marítimos, a força conjunta, a comunidade de agências, nossos parceiros internacionais e o setor privado, de modo a prover o mais alto nível de segurança possível. Quando determinado, forças marítimas prontamente apoiarão autoridades civis em caso de ataque ou desastre natural em nosso litoral.

– Fomentar e manter relacionamento cooperativo com maior número de parceiros internacionais

Relações cooperativas expandidas com outras nações contribuirão para a segurança e estabilidade do espaço marítimo em benefício de todos. Apesar de, quando necessário, nossas forças poderem ser aumentadas em resposta a crises, o mesmo não ocorre em relação à cooperação e à confiança. Elas devem ser construídas ao longo do tempo, de maneira que os interesses estratégicos dos participantes sejam continuamente considerados, enquanto o respeito e o entendimento mútuo são impulsionados.

Fundamental para o crescimento dessas relações é o desenvolvimento da habilidade cultural, histórica e lingüística de nossos marinheiros, fuzileiros e homens da Guarda Costeira, de modo a nutrirem-se interações efetivas com uma diversidade de parceiros internacionais. Construir e revigorar essas relações por meio de cooperação em segurança no teatro requer focar-se mais na construção de capacidades, na assistência humanitária, na moldura regional para melhoria da governança marítima e na cooperação para compelir-se à obediência às leis no espaço marítimo.

– Prevenir ou conter rupturas locais antes de seu impacto no sistema global

Forças marítimas trabalharão junto a outras para assegurar nível adequado de se-

gurança e vigilância no espaço marítimo. Assim, ameaças transnacionais – terroristas e extremistas; disseminadores de armas de destruição em massa; piratas; traficantes humanos, de drogas e de armas convencionais; e outros criminosos serão reprimidos.

Por sua presença, posicionamento avançado e engajamento em relacionamentos de benefício comum com parceiros regionais ou globais, as forças marítimas incentivarão molduras que aumentem a segurança. Quando desastres naturais ou provocados pelo homem ocorrerem, nossas forças marítimas poderão prover assistência humanitária e de apoio, juntando-se a parceiros de outras agências ou não-governamentais. Por meio da participação rotineira em atividades cooperativas, as forças marítimas terão postura que apóie outras forças conjuntas ou combinadas para abrandar e conter rupturas.

Implementando a estratégia

Para executar com sucesso esta estratégia, os serviços marítimos devem, coletivamente, expandir as capacidades básicas do poder naval dos EUA de modo a obter-se uma mistura balanceada entre as capacidades de engajamento na paz e de operações de combate principais.

Capacidades básicas expandidas

Apesar de os serviços navais conduzirem muitas missões, as seis capacidades a seguir exprimem o núcleo do poder marítimo dos EUA e refletem um aumento na ênfase das atividades que previnem guerras e constroem parcerias.

– Presença avançada

Forças marítimas serão desdobradas avançadas, em especial nesta era de ameaças diversas ao território nacional. Operações avançadas propiciam familiaridade com o ambiente, bem como com as personalidades e os comportamentos de atores regionais. Respeitando-se a soberania de outras nações, essa influência e esse entendimento contribuem para respostas efetivas em caso de crises. Caso as operações de tempos de paz se transformem em operações de guerra, as forças marítimas já terão desenvolvido o entendimento e a experiência ambiental e operacional para, rapidamente, se engajarem em operações de combate. O desdobramento avançado também nos permitirá combater o terrorismo o mais longe possível de nosso território. Onde e quando aplicável, forças marítimas em posições avançadas isolarão, capturarão ou destruirão terroristas, suas infraestruturas, recursos e santuários, preferencialmente com parceiros em coalizões.

– Dissuasão

Prevenir guerras é preferível a lutar. Dissuadir agressões deve ser visualizado em termos globais, regionais e transnacionais por via de meios convencionais, não-convencionais e nucleares. As atividades efetivas de Cooperação em Segurança no Teatro são uma forma de dissuasão estendida que cria segurança e remove as condições para existência de conflitos. A defesa marítima contra mísseis balísticos aumentará a dissuasão por prover um "guarda-chuva" de proteção às forças avançadas e às nações amigas e aliadas, enquanto, simultaneamente, contribui para a arquitetura planejada para a defesa dos EUA. Nossa vantagem no espaço – da qual depende a maior parte de nossa capacidade em operar de forma dispersa em ambiente de rede – deve ser protegida e estendida. Usaremos forças baseadas ou desdobradas avançadas, meios baseados no espaço,

dissuasão estratégica baseada no mar e outras iniciativas para dissuadir aqueles que quiserem nos fazer mal.

– Controle do mar

A capacidade de operar livremente no mar é um dos mais importantes aspectos que possibilitam operações conjuntas e interagências governamentais, e o controle do mar requer capacidades em todo espectro do domínio marítimo, incluindo o espaço e o ciberespaço. Existem muitos desafios à nossa capacidade em exercer o controle do mar, mas talvez nenhum tão significativo quanto a crescente quantidade de nações que operam submarinos modernos de propulsão diesel-elétrica ou nucleares. Continuaremos a apurar as táticas, os adestramentos e as tecnologias necessárias para a neutralização dessa ameaça. Não admitiremos situações nas quais a liberdade de manobra e a de acesso de nossas forças marítimas venham a ser restringidas, nem permitiremos a adversários romperem a cadeia de suprimento global por meio de tentativas de bloqueio de vias marítimas de comunicações ou de comércio. Estaremos aptos a impor controle de área marítima local onde for necessário, preferencialmente em associação a aliados e nações amigas, mas por nós mesmos, se for o caso.

– Projeção de poder

Nossa capacidade de vencer desafios ao acesso e de projetar e manter poder em terra é a base da nossa credibilidade para combater. Nossas vantagens serão sustentadas por meio de forças apropriadamente dimensionadas, tecnologia inovadora, conhecimento da capacidade dos adversários, processos adaptativos de planejamento conjuntos, e pela proficiência e talento de nossos marinheiros, fuzileiros e homens da guarda costeira. Nós manteremos uma capacidade robusta de apoio logístico para rapidamente concentrar e apoiar forças, e para permitir campanhas conjuntas e/ou combinadas. Essa capacidade depende da manutenção de uma poderosa indústria americana de transporte marítimo e de seus recursos intermodais críticos.

– Segurança marítima

A criação e a manutenção da segurança no mar são essenciais para diminuir ameaças no pré-guerra, incluindo pirataria, terrorismo, proliferação de armas, tráfico de drogas e outras atividades ilegais. A oposição a essas ameaças irregulares e transnacionais protege nossa Pátria, aumenta a estabilidade global e garante a liberdade de navegação em benefício de todas as nações. Nossas forças marítimas compelem à obediência às leis marítimas domésticas e internacionais por meio de protocolos já estabelecidos, tais como o Plano Operacional Marítimo de Resposta a Ameaça (MOTR – *Maritime Operational Threat Response Plan*). Também nos juntamos a outras Marinhas e guardas costeiras ao redor do mundo para policiar os espaços globais comunitários e para suprimir ameaças comuns.

– Assistência humanitária e resposta a desastres

Por meio do investimento em relações forjadas em tempos de paz, nós continuaremos a abrandar o sofrimento humano, na vanguarda dos esforços interagências governamentais e multinacionais, ambos de modo deliberado e pró-ativo e em resposta a crises. O sofrimento humano nos compele a agir e o caráter expedicionário das forças marítimas as posiciona de forma única para proverem assistência. Nossa capaci-

dade de conduzir operações de evacuação de não-combatentes de forma rápida e sustentável é crítica para o alívio em situação de risco à segurança de nossos cidadãos ou outros.

Prioridades para implementação

A implementação desta estratégia requererá que os serviços marítimos demonstrem flexibilidade, adaptabilidade e unidade de esforços para evoluírem para estar à altura dos desafios persistentes ou emergentes e das oportunidades que vierem a surgir. Iniciativas específicas que apóiem esta estratégia devem ser testadas e avaliadas ao longo do tempo por meio de experimentações, de jogos de guerra e de contínua experiência operativa, com supervisão periódica e orientação unificada dos líderes mais antigos dos serviços navais. Apesar de muitas iniciativas terem que frutificar para viabilizar esta estratégia, três áreas receberão atenção prioritária:

Aperfeiçoar a integração e a interoperabilidade

A necessidade crescente dos comandantes combatentes de conjuntos de forças marítimas dimensionadas para cada missão específica requer uma abordagem mais integrada em relação à sua forma de utilização.

Os fuzileiros continuarão a ser empregados como forças-tarefa aéreas e terrestres, operando a partir de navios anfíbios para a condução de uma variedade de missões, tal como a de projeção de poder, mas serão também empregados a bordo de uma maior variedade de navios para missões de segurança marítima. Marinheiros, fuzileiros e homens da Guarda Costeira, agrupados em diversas combinações de forças de segurança, de equipes móveis de treinamento, de batalhões de construção, de serviços de saúde, de polícia e de unidades de assuntos civis para a condução de missões de assistência humanitária e de cooperação em segurança exemplificam os conjuntos de forças adaptativas.

A defesa do território nacional é o exemplo mais óbvio da necessidade de maior integração. Não é suficiente falar-se em defesa do território nacional em termos de divisão de responsabilidades e de autoridade entre a Marinha e a Guarda Costeira ao longo de um limite geográfico não-definido. Preferivelmente, os serviços marítimos devem – e o farão – trabalhar como um só onde quer que operem em defesa dos EUA. Em conformidade com a Política Nacional da Esquadra *(National Fleet Policy)*, forças da Guarda Costeira devem estar aptas a operar como parte de força-tarefa conjunta a milhares de milhas de nosso litoral, e as forças navais devem ser capazes de reagir a missões operativas próximas ao território nacional, quando necessário à segurança de nossa Nação e em apoio a autoridades civis. A integração e a interoperabilidade serão a chave do sucesso nessas atividades, particularmente onde forças diversas de variadas capacidades e missões tiverem que trabalhar sem arestas em apoio a operações de defesa, de segurança e humanitárias.

A expansão da cooperação com forças marítimas de outras nações requer maior interoperabilidade com parceiros multinacionais possuidores de variável nível de tecnologia. A iniciativa Parceria Global Marítima *(The Global Maritime Partnership)* servirá como catalisadora para o aumento da interoperabilidade internacional em apoio à segurança marítima cooperativa. Alcançar o adequado nível de integração e de interoperabilidade exigirá alto grau de coordenação entre os estados-maiores dos comandos, de modo a cumprirem suas responsabilidades

em prover, adestrar e equipar forças. Além disso, comandantes de componentes da Marinha e dos Fuzileiros Navais e comandantes funcionais da Guarda Costeira desempenharão papel central na determinação do modo como as forças marítimas são organizadas, posicionadas e empregadas. Esse papel envolve a identificação dos requisitos dos comandantes combatentes e a articulação do modo como suas respectivas capacidades podem ser criativamente integradas para atender a essas demandas. Coordenação próxima ou, até mesmo, integração completa dos componentes marítimos poderá ser necessária para obter-se eficiência. Em todos os escalões de comando deveremos ampliar nossa capacidade em conduzir planejamento, execução e dimensionamento integrados.

Intensificar o conhecimento

Para ser eficaz, deve-se aumentar significativamente o conhecimento e o entendimento do domínio marítimo (*Maritime Domain Awareness* – MDA) e expandir a competência e a capacidade em inteligência, vigilância e reconhecimento (*Intelligence, Surveillance and Reconnasissance* – ISR). Novas parcerias entre interesses comerciais marítimos mundiais e forças marítimas de nações participantes reduzirão o perigoso caráter anônimo do transporte marítimo de pessoas e cargas por mar. Passos largos já foram dados nessa direção, e a Estratégia Nacional para Segurança Marítima (*National Strategy for Maritime Security*) determinou um nível ainda mais alto de cooperação interagências em busca de MDA efetivo. As forças marítimas contribuirão para o aumento do compartilhamento de informações, apoiando e dinamizando nossa capacidade de neutralizar ameaças à nossa Nação o mais longe possível de nosso litoral.

Para obtenção dos benefícios do conhecimento, é crítica nossa habilidade em evitar comprometimento das informações adotando-se medidas robustas para sua garantia. Tais medidas aumentarão a confiança de parceiros internacionais de que a informação fornecida será compartilhada apenas com aquelas entidades para as quais ela é dirigida.

Os adversários dificilmente buscarão conflito direto convencional e, como as forças marítimas podem ser desafiadas em campo aberto, seus planos irão, quase certamente, depender de ataque assimétrico e de surpresa, que podem ser obtidos por meio da ocultação (*stealth*), do logro (*deception*) ou pela ambigüidade. Nossa capacidade ISR deve incluir modos inovadores de se conhecer os planos dos adversários e de discernir suas possibilidades e vulnerabilidades, enquanto apóia todo o espectro de operações militares. Devemos eliminar a possibilidade de o adversário obter iniciativa sobre as forças avançadas e garantir a provisão antecipada aos decididores das informações a eles necessárias para impedirem agressões e para que possam usar medidas para escalada, antecipando-se a tais ardis.

Preparar nosso povo

Considerando-se a natureza esparsa das forças executantes desta estratégia, devemos preparar apropriadamente os marinheiros, fuzileiros e homens da Guarda Costeira para os desafios e oportunidades no porvir. Estamos criando uma força dispersa sob autoridade descentralizada num mundo de rápido fluxo de troca de informações. As forças marítimas operarão, normalmente, de forma menos concentrada do que atualmente, e a líderes mais jovens serão confiadas maiores autoridade e responsabilidade para desempenharem importantes papéis em missões de importância estratégica. Do pessoal mais moderno, mais que de seus antecessores, será requerido

interagir com uma variedade maior de parceiros multinacionais e de povos. O desenvolvimento profissional e o adestramento de unidades devem ser refinados proporcionalmente. Operações em equipes integradas requerem maior entendimento mútuo das capacidades e culturas dos respectivos serviços, o que pode ser obtido por meio da formação de grupos de estudantes e instrutores interagências durante tarefas educativas, de adestramento e de estado-maior.

Da mesma forma, se pretendemos ser bem-sucedidos em parcerias com a comunidade internacional, devemos melhorar nossa perícia regional e cultural por meio de maiores iniciativas em treinamento, educação e intercâmbios.

Significativamente, esta estratégia requer novas maneiras de pensar – tanto a respeito da delegação de poder aos comandantes individuais como no entendimento dos efeitos no sistema das operações dispersas. Tais operações requerem uma divisão global de responsabilidade entre: o comandante da cena responsável por garantir que as ações estão de acordo com a intenção do comando; o comandante geral responsável por prover a intenção e instruções para os subordinados; o organismo responsável pelo adestramento, equipamento e preparação cultural das unidades das forças esparsas para as missões que deverão cumprir; e, finalmente, os comandantes regionais responsáveis pela determinação do tamanho e prontidão das forças.

Esta estratégia não pressupõe conflito, mas, ao contrário, reconhece o fato histórico de que a paz não se autopreserva.

★ ★ ★

Enfoca em *oportunidades* – não em ameaças; em *otimismo* – não no medo; e em *confiança* – não na dúvida

CONCLUSÃO

Esta estratégia derivou-se de uma avaliação cuidadosa dos requisitos para a segurança da Nação. Ela não pressupõe conflito, mas, ao contrário, reconhece o fato histórico de que a paz não se autopreserva. Olhando-se o imenso domínio marítimo, fica evidente a necessidade da existência de vasto repertório de capacidades básicas em apoio a nossos interesses vitais, conduzidas por um povo bem treinado, altamente motivado e com uma liderança capaz.

A estratégia enfoca em *oportunidades* – não em ameaças; em *otimismo* – não no medo; e em *confiança* – não na dúvida. Ela reconhece os desafios impostos pelas condições incertas e um tempo de rápidas mudanças e apresenta argumentação pelas necessidades para o poder naval dos EUA para o século XXI.

Na qualidade de estratégia declaratória, este documento desafia os serviços navais a fazerem a evolução de vasta gama de capacidades integradas para alcançar objetivos nacionais estratégicos permanentes. São necessárias mais experimentações, experiência profissional e análises, assim como o compromisso do serviço naval com a evolução acerca das idéias que este documento propõe. Entretanto, o serviço naval não poderá fazê-lo sozinho. Os diversos elementos da comunidade marítima devem ser motivados e apoiados à medida que investirem na garantia da paz e prosperidade em todo o domínio marítimo.

Os serviços navais se comprometem a dar continuidade ao processo de implementação de estratégia colaborativa nos anos à frente. **O poder naval dos EUA é uma força para o bem, que protege os interesses vitais de nossa Nação mesmo quando se junta a outros para promover a segurança e a prosperidade ao redor do planeta.**

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<ARTES MILITARES>; Estratégia Marítima; Poder Marítimo; Marinha dos EUA; Política dos EUA;

ANEXO 1

UM DESEMPENHO BRILHANTE

Proceedings (EUA) – November 2007, p. 22-24

John Lehman[4]

Neste artigo, o ex-ministro da Marinha dos Estados Unidos da América (EUA) e que foi o mentor da última Estratégia Marítima americana faz uma avaliação crítica da recém-lançada *Uma Estratégia Cooperativa para o Poder Naval no Século XXI*.

De acordo com o autor, em meados de 2007, foi realizada uma conferência na Noruega para analisar a Estratégia Marítima da Era Reagan. Na ocasião, ex-oficiais graduados da extinta União Soviética deram conta de que, à época, entendiam com clareza a abordagem pró-ativa daquela estratégia. Naquele tempo, a Marinha dos EUA se exercitava, anualmente, junto a seus aliados, com grupos de ataque nucleados em navios-aeródromos nucleares. Os soviéticos tinham conhecimento de que a Marinha dos EUA acreditava em seu sucesso em uma eventual guerra e, surpreendentemente, seus próprios analistas estavam convencidos de que, de fato, os EUA triunfariam, possivelmente, na primeira semana da guerra. Haviam concluído, na ocasião, que seria necessário triplicar o orçamento das forças navais e marítimas, e isto propuseram às lideranças no Kremlin. Conclui o ex-ministro que este, certamente, foi um fator importante para a queda do regime soviético.

Haviam concluído, na ocasião, que seria necessário triplicar o orçamento das forças navais e marítimas, e isto propuseram às lideranças no Kremlin. Conclui o ex-ministro que este, certamente, foi um fator importante para a queda do regime soviético

Ao longo deste trabalho, o autor busca destacar os principais pontos positivos e identificar as omissões da nova estratégia, dividindo sua análise em cinco tópicos:

– O que torna uma estratégia bem-sucedida;

– Então, o que a Marinha de uma superpotência deve fazer?;

– As boas notícias;

– O que está faltando; e

– E sobre projeção de poder?

Dessa forma, destaca positivamente as iniciativas que receberam maior prioridade na nova estratégia – aperfeiçoar a integração e a interoperabilidade; intensificar o conhecimento; e preparar o povo – por considerá-las extremamente importantes. Mas, em contrapartida, identifica, dentre outras deficiências, a falta de uma quarta prioridade, que seria a clara identificação do que é necessário para implementar a estratégia proposta.

4 Foi ministro da Marinha na administração do Presidente Ronald Reagan e é membro da Comissão do 11/9.

ANEXO 2

O VERDADEIRO PROPÓSITO DA ESTRATÉGIA

Proceedings (EUA) – December 2007, p. 90-91

Norman Friedman[5]

Articulista de renome internacional e autor de importantes livros sobre estratégia, Norman Friedman, neste artigo, opina a respeito do documento *Uma Estratégia Cooperativa para o Poder Naval no Século XXI*.

Em sua opinião, um dos mais importantes papéis de uma estratégia é o de educar a opinião pública e, principalmente, a classe política nos misteres do mundo marítimo. Os integrantes dos serviços navais operam em lugares aos quais civis usualmente não têm acesso e a importância do transporte marítimo não é evidente para todos.

Um dos mais importantes papéis de uma estratégia é o de educar a opinião pública e, principalmente, a classe política nos misteres do mundo marítimo

Marinhas detêm poder devido à sua mobilidade. Hoje, elas podem mover uma base aérea ou de fuzileiros navais para qualquer parte do mundo a velocidades acima de 30 milhas por hora, por períodos indefinidos de tempo. Essa vantagem já era percebida em 1889, nos Estados Unidos da América. Naquele ano, quando o ministro da Marinha pediu que oficiais da Marinha planejassem a estratégia nacional, eles concluíram que os EUA não seriam capazes de defender seu litoral devido às inúmeras vias marítimas que o tornavam vulnerável a ataques. A única opção viável de defesa seria a construção de uma esquadra capaz de ameaçar potenciais atacantes próximo à própria costa de modo a dissuadi-los de atacar ou a forçá-los à defensiva.

Esse conceito de defesa avançada se tornou a Estratégia Nacional dos EUA, ressalta o articulista.

Na avaliação de Friedman, o problema de hoje é o mesmo de então e ele está refletido na nova estratégia. Após anos de estudos sobre a defesa do território nacional, não importando o quanto se pense investir, os terroristas encontrarão meios para atacar. Assim, os EUA continuam a ter que ocupar posições avançadas, como previsto na nova estratégia, de modo a fazer os oponentes ocuparem-se com sua sobrevivência, deixando, assim, de atacar. Ele, a seguir, compara as diversas estratégias adotadas no passado recente de seu país, considerando, inclusive, os acertos e erros de avaliação de John Lehman, articulador da estratégia marítima da era do Presidente Ronald Reagan.

Ainda elabora considerações sobre a relação entre a Marinha, os políticos e o orçamento, indicando, por meio de comparação com a época da Guerra Fria, as vantagens de se possuir um poder naval adequado e bem posicionado.

Finalizando, indica a sua interpretação da mais importante mensagem que visualizou na nova estratégia: o mar é uma via de comunicação e não uma barreira. O mundo precisa entender esta mensagem.

5 Autor do *Naval Institute Guide to World Naval Weapons, Fifth Edition* (Guia de Sistemas de Armas Navais do Instituto Naval, Quinta Edição). Entre muitos de seus outros livros, destacam-se *The U.S. Maritime Strategy* –1988 (A Estratégia Marítima dos EUA) e o *Seapower as Strategy: Navies and National Interests* – 2001 (Poder Naval como Estratégia: Marinhas e Interesses Nacionais).

UM IRLANDÊS NA MARINHA DO BRASIL (10)
Causas e conseqüências

Introdução – (Publicada no 3º trim/2004)
Capítulo I – O cenário externo: 1750-1889 – (Publicado nos 2º, 3º e 4º trim/2005, 1º, 2º e 3º trim/2006; 1º, 2º trim/2007 e neste número)
Capítulo II – O cenário interno: 1750-1889
Capítulo III – A Marinha Imperial como conseqüência
Capítulo IV – Os descendentes de Hayden
Capítulo V – Conclusões e proposições
Apêndice

JOSÉ MARIA DO **AMARAL** OLIVEIRA
Almirante-de-Esquadra (Refº)

SUMÁRIO
Capítulo I – O cenário externo: 1750-1889

PARTE IX

Intodução
A origem das Guerras Napoleônicas
A colonização como um processo
As conseqüências das iniciativas de Portugal e Espanha
O prenúncio das tempestades
As Guerras Napoleônicas
Uma reflexão sobre o tema

INTRODUÇÃO

Neste segmento final de minha análise sobre o "Cenário Externo: 1750-1889", procuro abordar alguns fatos que, a meu ver, justificam a caracterização do século XIX como representativo do apogeu da chamada "Era Moderna" e, ao mesmo tempo, identificam os seus fatores determinantes.

Minha proposição, de certa maneira, é influenciada pelas considerações de John Lukacs e, inclusive, por sua observação de que "tudo tem a sua história, inclusive a própria História"[NA-1].

[NA-1] Ver Lukacs, John, *O Fim de uma Era*, Rio de Janeiro, Zahar, 2005.
Em sua obra o autor considera que estamos convivendo com o final da "Era Moderna", a qual, em sua essência, significou a "Era Européia", devido ao predomínio exercido durante alguns séculos por nações daquele continente no cenário mundial.

Os processos adotados para compor qualquer das possíveis versões da História permitem, freqüentemente, justificar as realidades do presente, quer em termos dogmáticos (porque somos assim) quer para apoiar uma causa geralmente de natureza política ou corporativa (como fomos levados à condição atual e/ou como modificá-la).

Qualquer história possui certamente um embasamento empírico, mas, na realidade, não consegue descrever em toda a sua plenitude as circunstâncias de um passado. É muito provável, por exemplo, que os atores que deram origem aos eventos consagrados na História não imaginassem os futuros efeitos de suas empreitadas, algo além da consecução de seus objetivos imediatos.

O fato de vivenciarmos as realidades no momento presente leva-nos, muitas vezes, a criar imagens do passado que se ajustam ao nosso pensar atual, contribuindo para sua aceitação como fatos reais[NA-2].

A diferenciação entre um encadeamento lógico e consistente de uma história *vis-à-vis* algo fantasioso, criado artificialmente para disfarçar, ou justificar, erros e carências do passado, e o incentivo às atitudes atuais, ou projetar procedimentos futuros, exigem uma contínua atenção daqueles que se interessam por uma interpretação correta (até quando possível) da História.

Rubens Ricupero, em seu estudo sobre o Barão do Rio Branco, cria uma imagem muito lógica sobre o que deveria ser a interpretação atual do passado quando se refere à emergência dos Estados Unidos como um ator global no decorrer do século XIX.

Propõe ele que a inserção de uma nação (no caso o Brasil e a visão de Rio Branco) no contexto internacional "exige, primeiro,

---

Essa representatividade e, em termos amplos, o seu apogeu incluem o longo período do reinado vitoriano, a proeminência do Poder Naval britânico – garantia dessa condição – e o fim da Primeira Guerra Mundial, que indicou, na prática, quem era o novo poder hegemônico.

A Segunda Guerra Mundial demarca o fim da "Era Européia" como sinônimo de "Era Moderna". A arma nuclear e seus reflexos quanto aos procedimentos políticos, econômicos e militares criaram os alicerces daquilo que alguns propõem ser uma Nova Ordem Mundial. Caminhamos para uma suposta globalização (algo que já existiu no passado com diferentes roupagens), para uma condição de soberanias e independências, limitadas especialmente no que se refere às novas nações que surgiram ao longo do século XX.

Defrontamo-nos com novos formatos de conflitos, os quais aparentemente produzem efeitos mais contundentes que a própria guerra como tradicionalmente entendida. Talvez, conforme propõe Lukacs, ingressamos na "Era Pós-Moderna" repleta de indefinições quanto aos cenários futuros.

É possível, por exemplo, vislumbrar a médio prazo possíveis contestadores quanto às capacidades do atual poder hegemônico. Teremos, portanto, de conviver (ou continuar convivendo) em uma ambiência de conflitos, algo que irá possibilitar no futuro muitas histórias para explicar, ou justificar, a História.

[NA-2] Ray Raphael nos proporciona um bom exemplo quanto a essa realidade. Diz ele: "A história norte-americana é simples, mas grandiosa. O seu enredo é fácil de acompanhar: os colonos americanos resistiram à opressão britânica, travaram uma guerra, conquistaram a independência e criaram o seu próprio governo. Essa estrutura simples e direta pode ser enfeitada como quisermos, mas a trama propriamente dita é clara e eficiente. Resolve o serviço. Cria uma identidade distinta para o povo norte-americano" (...) "O modo como escolhemos contar essa história ajuda a definir nossa nação. Todos os dias, os políticos invocam 'nossos fundadores' em apoio a alguma causa totalmente estranha à experiência norte-americana no final do século XVIII" (...) "Põem o passado – mais exatamente um passado que imaginam – a serviço do presente político".

Ray Raphael conclui: "Com criatividade, mas sem muita exatidão, inventamos um passado que gostaríamos de ter tido".

Ver Ray Raphael, *Mitos sobre a fundação dos Estados Unidos*. Rio de Janeiro: civilização Brasileira, 2006.

captar com ouvido fino, no meio da estática confusa de sons embaralhados, o rumor grave da onda de fundo que vai determinar a configuração do futuro"[NA-3].

Poucos, talvez, nas primeiras décadas do século XIX, tivessem se apercebido da existência de uma "nova" onda de fundo.

No passar do tempo, em uma análise retrospectiva e desapaixonada, é possível identificar as origens, sua estruturação harmônica, cadenciada, previsível, lógica, assim como as conseqüências por ela provocadas[NA-4].

Parece-me evidente que, após um século XVIII "inesgotavelmente interessante, incessantemente surpreendente e irresistivelmente estranho", teríamos de passar a conviver nas décadas seguintes com efeitos previsíveis, ou não, quanto às interações políticas, econômicas, sociais e militares influenciadas pela tecnologia (uma das características da Era Moderna) e pelo Iluminismo (como um aprimoramento do pensar humano)[NA-5].

Ainda que os eventos ocorridos no chamado Velho Continente produzissem efeitos marcantes em todas as regiões do globo terrestre, o aparecimento de um novo ator, fora da ambiência européia e, até certo ponto, com a capacidade de neutralizar possíveis ameaças do além-mar, não apenas modificou o processo tradicional dos relacionamentos entre as grandes potências. Mais do que isso, passou a exercer uma sensível influência visível, ou não, nas importantes decisões das sociedades tradicionais.

Nesse contexto, proponho que, em termos de uma visão diferenciada da História da Civilização Ocidental, o século XIX poderia ser demarcado por dois eventos normalmente interpretados como de natureza militar: as Guerras Napoleônicas (1800-1815) e a Guerra Estados Unidos-Espanha (1895-1898).

As Guerras Napoleônicas e a Guerra Estados Unidos-Espanha exerceram influências em nossa singradura, inicialmente como uma colônia diferenciada, em seguida como sede provisória de um império ultramarino e, finalmente, como nação independente

Reconheço que, em ambos os casos, as ações militares, ainda que importantes e por vezes decisivas no momento em que ocorreram, e por melhor que sejam analisadas, não transmitem em sua verdadeira grandeza a importância de suas causas determinadas e os efeitos delas decorrentes.

Por outro lado, os períodos citados para os dois eventos, ainda que corretos sob a ótica da História, representam apenas um pequeno interlúdio de algo mais abrangente e complexo que teve, obrigatoriamente, uma continuidade de ações militares para o atendimento de objetivos políticos, seja no próprio século XIX ou já no decorrer no século XX.

Considero também que ambos os eventos exerceram influências em nossa singradura, inicialmente como uma colônia diferenciada, em seguida como sede provi-

[NA-3] Ver Ricupero, Rubens. *O Brasil no Mundo*. Rio de Janeiro: Contraponto, 2000.

[NA-4] Entendo por "estruturação harmônica" o equilíbrio entre as aspirações e os objetivos nacionais *vis-à-vis* os meios disponíveis, ou potenciais, para sua consecução, levando em conta as atitudes assumidas diante dos obstáculos e ameaças sempre presentes no cenário internacional.

[NA-5] Ver *RMB*, v. 127, nº 04/06, abr/jun, 2007.

sória de um império ultramarino e, finalmente, como nação independente, ainda que submetida aos interesses do poder hegemônico da época.

Na medida em que o tema básico de minha análise refere-se ao Poder Naval brasileiro, suas origens, carências e estruturação e à sua presença como Marinha Imperial na consolidação do que hoje representamos, o exame sob diferentes enfoques dos dois eventos que selecionei contribui para destacar a importância de um Poder Naval como partícipe obrigatório na consecução dos objetivos de uma nação.

A ORIGEM DAS GUERRAS NAPOLEÔNICAS

No decorrer de minha análise sobre o cenário externo, procurei destacar as várias etapas de uma história da França e, portanto (segundo meu entendimento), desde a Guerra dos Cem Anos (1337-1453) até os primórdios da revolução que abalou toda a Europa[NA-6].

Parece-me indiscutível que, ao longo dos vários séculos dessa singradura, quer nos momentos de sucesso como também nos períodos de declínio, sempre foi reconhecida a presença francesa como a de um ator imprescindível no gerenciamento dos temas inerentes a este pequeno planeta.

A estruturação do colonialismo em termos da definição de posses territoriais, por exemplo, dependeu em grande parte dos destinos da França, cuja influência sempre foi decisiva, quer quando estava perdendo quer ganhando suas guerras.

Uma comprovação dessa realidade seria o fato de que, nas tratativas internacionais quanto ao tema, dentre todos os idiomas, o francês sempre predominou, desde a época dos Luíses até meados do século XIX[NA-7], pelo menos.

Sua substituição progressiva pela língua inglesa deveu-se, em grande parte, às carências das lideranças daquela nação quanto a assumir e manter uma presença com credibilidade nas áreas terrestres ocupadas pelos europeus nas várias regiões do planeta.

Sem dúvida, essa substituição teve como incentivo básico a existência de um Poder Marítimo (e especialmente naval) que paulatinamente foi não apenas neutralizando quaisquer iniciativas francesas como também contribuiu para uma expansão ininterrupta da presença britânica no Oceano Mundial, sobrepujando, em diferentes oportunidades, os seus vários oponentes[NA-8].

As Américas enfrentaram, no decorrer de sua colonização, as influências de uma presença francesa, a qual se refletiu direta ou indiretamente em sua formatação definitiva. Se voltarmos ao início de sua ocupação pelos "pseudodescobridores" europeus, poderemos destacar certas tendências que ajudam a entender o papel desempenhado pela França em todo o processo.

A COLONIZAÇÃO COMO UM PROCESSO

Para definir-se o termo "colonização", deve-se considerar: o conjunto de medidas aleatoriamente adotadas para a apropriação por determinada sociedade e seus dirigentes de territórios ditos "descobertos"; a submissão forçada dos ocupantes originais às regras e costumes dos "con-

---

NA-6 Ver *RMB*, v. 126, nº 07/09, jul/set 2006; v. 127, nº 01/02, jan/mar 2007.

NA-7 Ver Blainey Geoffrey. *Uma breve história do mundo*. São Paulo: Fundamento, 2007.

NA-8 É possível argumentar que a língua francesa ainda permaneceu como a "ferramenta" indispensável para as tratativas diplomáticas até as décadas iniciais do século XX. A meu ver, muito mais por tradição do que como um reflexo da realidade.

quistadores"; a exploração dos recursos já existentes ou desenvolvidos naquela área; e a implantação de novas fontes de produção, com o emprego de uma mão-de-obra local e/ou importada. Todas essas condicionantes estabelecem de pronto uma nítida diferença sobre o que de fato ocorreu nos vários segmentos do continente americano a partir do final do século XV.

É válido considerar que essa interpretação reflete basicamente o pensar das sociedades de origem latina, influenciadas pela religião católica e que se destacaram na "Era das Descobertas".

Tal modelo de colonização implicava, por princípio, não existir o sentimento de um rompimento definitivo com a sociedade de origem. Pelo contrário, sempre era imaginado o retorno à terra natal e, por via de conseqüência, a tendência em manter presentes e imutáveis os atributos e as práticas das quais passou a existir apenas um afastamento temporário.

Por outro lado, Samuel Huntington nos oferece uma outra interpretação quanto ao significado de colonização.

Para ele, os elementos humanos diretamente envolvidos no processo colonizador, "normalmente" como um grupo, afastavam-se de uma sociedade, já plenamente estruturada, visando criar uma nova comunidade, em uma distinta área geográfica muitas vezes distante de seu local de origem. Ao assim proceder, estavam imbuídos de um sentimento coletivo peculiar.

Implícita ou explicitamente, eles aceitavam determinadas regras que iriam definir os fundamentos básicos dessa nova comunidade, assim como o seu relacionamento posterior com aquela sociedade da qual se afastaram.

Em resumo, passava a existir uma nova realidade, coincidente ou não com suas origens[NA-9].

Para qualquer das interpretações possíveis sobre os processos de colonização, sempre existiu uma orientação política que determinava, de uma maneira ou de outra, até onde o sonho de um possível retorno ao local de origem ou a capacidade para adquirir uma independência definitiva transformar-se-iam em realidade.

Essa orientação política, sem a menor dúvida, era influenciada por interesses econômicos que, algumas vezes, sobrepondo-se à lógica política, deram origem a fatos e conseqüências que nos levaram a uma nova composição das sociedades humanas que muito pouco se assemelhava às práticas adotadas no Velho Continente durante os séculos que se sucederam desde o início da chamada Civilização Ocidental[NA-10].

AS CONSEQÜÊNCIAS DAS INICIATIVAS DE PORTUGAL E ESPANHA

No decorrer de minha análise sobre o cenário externo, procurei enfatizar os efeitos da perda de Constantinopla, com a interrupção do suprimento das especiarias, algo de excepcional influência para o atendimento alimentar das comunidades européias daquela época.

As iniciativas portuguesa e espanhola na busca de um "novo caminho para as

[NA-9] Ver Huntington, Samuel. *Who are we?*. Great Britain: The Free Press, 2005.
Trata-se de um exemplo, entre outros, de uma versão histórica para justificar as realidades do presente.

[NA-10] Huntington, ao contrário, propõe que os processos de colonização na América do Norte, por parte dos britânicos, franceses e holandeses, assemelham-se àqueles dos atenienses e coríntios na Sicília, nos séculos VII e VIII antes da Era Cristã.
Ver Huntington. *Op cit.*

Índias" produziram como resultados duas soluções distintas[NA-11]. Aquela proposta por Sagres, acompanhando os litorais africanos, proporcionou o pleno sucesso das empreitadas portuguesas[NA-12].

Já a Espanha, possivelmente influenciada pelos feitos iniciais de Colombo, insistiu nas travessias marítimas do leste para o oeste. Como resultado, tivemos a ocupação inicial de algumas ilhas do Caribe e, o que foi mais importante, a "descoberta" do litoral oeste da América do Sul e América Central.

O encontro com os povos maia, inca e asteca, em um estágio avançado de civilização e dispondo de um imenso acervo de riquezas facilmente acessível, proporcionou de pronto maiores vantagens para a Coroa espanhola *vis-à-vis* os possíveis lucros dos lusitanos com o comércio do Oriente.

As comunidades do norte da Europa, logicamente, também iriam ser partícipes da "Era das Descobertas".

Desde o tempo dos *vikings* ocorriam incursões marítimas do leste para o oeste no Atlântico Norte, fato demonstrado pela ocupação da Islândia e pela presença historicamente comprovada na Terra Nova (uma parcela do continente americano).

Proporia que, por tradição, decorreu a preferência dos normandos, flamengos, bretões, ingleses e franceses pelas tentativas de alcançar o Oriente também navegando do leste para o oeste. Daí sua presença progressiva no litoral nordeste do continente americano.

Assim sendo, os processos de colonização do continente americano foram, em grande parte, orientados de início pelas preferências das distintas comunidades humanas quanto às rotas marítimas que melhor atendessem aos seus interesses quanto ao comércio com o Oriente.

Progressivamente, e já com melhor conhecimento das potencialidades do Novo Mundo, os europeus puderam claramente constatar a importância econômica dessa área terrestre, desviando, até certo ponto, o seu interesse pelo comércio com o Oriente.

Do sul para o norte e até o Caribe, o continente americano foi integralmente ocupado por espanhóis e portugueses.

Naquela reentrância oceânica ao norte da América do Sul, com um grande número de ilhas com dimensões variadas, surgiram os primeiros entrechoques quanto à sua posse e exploração[NA-13].

Sem a menor dúvida, o Caribe passou a representar um pequeno palco onde teve início a presença simultânea dos representantes de várias comunidades européias dotadas de uma visão comercial marítima, que procuravam definir, de acordo com os seus interesses e capacidades, em determinado momento, qual a abrangência dessa presença.

NA-11 Ainda que para os leitores de minha análise publicada espaçadamente na *Revista Marítima Brasileira* possa parecer que estou sendo repetitivo, considero válido recordar alguns eventos que, a meu ver, exerceram influência ponderável em termos de uma presença francesa no "gerenciamento" dos assuntos mundiais.

NA-12 A "descoberta" do Brasil pode ter sido uma conseqüência de um desvio de rota (conforme muitos afirmam). Parece-me, todavia, que foi algo premeditado visando criar um "ato de presença" em um território cuja existência não era desconhecida. Por outro lado, ao assim proceder, Portugal criava condições para competir com a Espanha na partilha do Novo Mundo.

NA-13 As Guianas representam a única exceção quanto à ocupação da América do Sul. É possível considerar que as condicionantes geográficas da imensa área amazônica tenham representado um obstáculo natural para que não ocorresse maior penetração para o sul por parte de ingleses, holandeses e franceses. Por outro lado, justiça seja feita aos nossos antepassados que contribuíram para essa contenção.

Proporia que, desde o início do século XVII e até o final do século XIX, o Caribe representou algo especial envolto em mitos e realidades, o que fascinava os povos da Europa: piratas, corsários ou bucaneiros; os galeões espanhóis ou as fragatas francesas e inglesas; a miscigenação incontrolável; a beleza natural da região, ainda que afetada pelas doenças tropicais; e a possibilidade dos lucros provenientes da exploração dos recursos naturais, ou para lá transplantados. Havia também, especialmente, a visão quanto à importância e ao potencial do imenso território que se desdobrava para o norte. Todos esses fatores atribuíam ao Caribe uma importância estratégica facilmente percebida.

A colonização do imenso território da América do Norte reflete nitidamente as conseqüências da busca de um novo caminho para o Oriente por parte dos ingleses e franceses; a progressão lógica das conquistas espanholas no oeste do continente americano e um expansionismo natural, ou induzido, a partir do núcleo central representado pelo Caribe.

Assim sendo, esse processo de colonização adquiriu obrigatoriamente diferentes matizes e criou uma dinâmica peculiar gerada pelos interesses do absolutismo reinante na Europa; pelos problemas religiosos que abalaram as sociedades no velho continente; e por uma imagem de grandeza e de predomínio que poderia ser criada como reflexo da posse de imensos territórios no Novo Mundo.

Diferentemente da América do Sul, onde o ímpeto expansionista ocorreu basicamente, e até certo ponto, sem conflitos marcantes, do leste para o oeste (uma dívida que temos com Portugal), na parte norte do continente americano a conjugação dos interesses políticos e econômicos gerou orientações distintas que se manifestaram do norte para o sul, do leste para o oeste, como também no sentido inverso, criando um imenso caldeirão, sempre em efervescência, no qual as iniciativas comunitárias dos conquistadores orientados por interesses locais, ou obedecendo aos ditames dos conflitos na Europa, estabeleciam o ritmo do expansionismo e a posse definitiva, ou não, de parcelas daquele território.

Em 1759, o continente norte-americano estava praticamente dividido em três ou quatro segmentos separados entre si por fronteiras fluidas e que acolhiam também um percentual significativo da população original.

É interessante mencionar que essas comunidades indígenas, ainda que em um estágio de civilização inferior àquele dos astecas, incas e maias (muito superior, porém, ao dos índios brasileiros), representaram, em determinados momentos, o fiel da balança entre o sucesso das conquistas ou o fracasso das empreitadas[NA-14].

[NA-14] A presença e a participação indígena no processo de expansionismo europeu nas Américas representam um tema que vem sendo discutido sob vários enfoques. Para alguns analistas, a fluidez das fronteiras também era uma conseqüência da participação ativa dos habitantes originais. Na visão dos expansionistas, era percebido que as comunidades indígenas, quando organizadas – ainda que pudessem representar um aliado valioso, ou um inimigo ponderável –, na realidade implicavam uma ameaça para futuros desdobramentos e, portanto, deveriam ser neutralizadas. Essa concepção, inclusive, servia como um fator de convencimento, ainda que falso, para estabelecer alianças provisórias com comunidades indígenas (mediante a oferta de proteção), ou para justificar as represálias contra aqueles que, ocasionalmente, colocavam-se a serviço dos adversários. Uma situação que, sem dúvida, ocorreu em menor escala e em diferentes circunstâncias no início da ocupação portuguesa do Brasil. No continente norte-americano, todavia, a relativa independência concedida às colônias lá implantadas pela Grã-Bretanha proporcionou uma significativa liberdade de ação para os expansionistas. Surgiu o modelo de "homem de fronteira", para o qual, em sua visão simplista, tudo era válido para eliminar quaisquer obstáculos às suas pretensões. Creio que na América do Sul

O PRENÚNCIO DAS TEMPESTADES

Sem a menor dúvida, os resultados das guerras na Europa e no decorrer do século XVIII representaram o fator determinante para uma primeira definição sobre o futuro da América do Norte.

A Guerra dos Sete Anos (1756-1763) adquiriu, todavia, um significado especial, pois os seus resultados deram origem, ou contribuíram ponderavelmente, a dois eventos que alteraram todo o cenário mundial: a independência norte-americana e a Revolução Francesa[NA-15].

Naquele momento, a questão importante não era se e como as colônias inglesas no continente norte-americano tornar-se-iam independentes. As realidades demonstravam que o seu potencial econômico, seu comércio marítimo e a relativa liberdade em termos administrativos proporcionavam-lhes uma condição de quase independência. A dúvida residia quanto ao processo que iria possibilitar tal conclusão. Parece ser evidente que a Grã-Bretanha possuía os meios para – ainda que com algumas dificuldades – fazer abortar possíveis rebeliões.

Por outro lado, é válido reconhecer que a proposição de uma independência também não era amplamente aceita pelos colonos[NA-16]. O sucesso da empreitada dependia, por via de conseqüência, do apoio de atores externos que, em parte, tivessem a capacidade de neutralizar parcela do poderio britânico e, ao mesmo tempo, pudessem participar diretamente do conflito que se prenunciava. Mais ainda, caso a Independência fosse alcançada graças a esse apoio, que dependências políticas e econômicas ficariam estabelecidas? Em resumo, quem iria orientar a presença do novo ator no cenário mundial, Londres ou Paris?

Em 1763, ao término da Guerra dos Sete Anos, o domínio do Canadá e da Nova Escócia passou a ser exercido pela Grã-Bretanha. Na costa leste, a partir de Boston para o sul, o predomínio britânico era indiscutível. Praticamente toda a imensa região que se estende dos Grandes Lagos, no Canadá, até o Golfo do México estava sendo progressivamente controlada pelos britânicos, a despeito das reações francesas, muitas vezes contando com o apoio das comunidades indígenas[NA-17].

Com a nação vitoriosa em 1763, tal condição proporcionou temporariamente para a Grã-Bretanha, graças ao seu Poder Naval, um predomínio no cenário mundial. Existia, no entanto, o problema dos custos decorrentes dessa vitória, como também existiam para a França as despesas acumuladas em sua derrota[NA-18].

As soluções adotadas para resolver as dificuldades provocaram, de um lado, a reação indignada das colônias britânicas na América quanto à criação de impostos e restrições ao

temos um único exemplo dessa realidade no tocante aos conflitos na área do Prata. O envolvimento oficial de Espanha e Portugal e a existência de fronteiras fluidas deram origem ao "homem de fronteira" sul-americano. Fossem argentinos, uruguaios ou gaúchos, todos estiveram envolvidos na eliminação, até quanto possível, das comunidades indígenas das Missões.

Ver Wegner, Robert. *A conquista do Oeste*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2000.

Ver *RMB*, v. 127, dez/2007 (edição especial), meu artigo "Joaquim Marques de Lisboa: um ser humano", no qual apresento algumas idéias sobre o tema.

[NA-15] Em relação à Guerra dos Sete Anos, ver *RMB*, v. 127, nº 01/02 jan/mar 2007.

[NA-16] Sobre o tema, ver *RMB*, v. 127, nº 01/02, jan/mar 2007.

[NA-17] Embora a Espanha ainda mantivesse uma participação importante na área do Caribe e no oeste do subcontinente norte-americano, já se faziam evidentes os sintomas de seu declínio como ator importante no cenário mundial. Assim sendo, sua ação de presença era limitada e condicionada aos interesses da França e da Grã-Bretanha.

[NA-18] No decorrer de minha análise sobre o cenário externo, este problema foi abordado com mais detalhes.

seu comércio e, por outro lado, ampliaram ainda mais o fosso existente ente as classes menos favorecidas na França e seus dirigentes, iludidos pela falsa aparência de uma corte opulenta e de um absolutismo arrogante.

Os estágios iniciais da Guerra da Independência dos Estados Unidos representam um exemplo bem ilustrativo do emprego judicioso, ainda que oportunista, de uma política externa em proveito de interesses nacionais (se assim pudesse ser considerado para aquela época, em termos de nosso entendimento atual).

Em 1775, as colônias revoltadas por efeito das imposições da Grã-Bretanha buscavam auxílio externo para sua rebelião. Até certo ponto, o reconhecimento de sua existência como uma nova nação independente tinha um valor simbólico. Mais ainda, dispor de um apoio militar substantivo tornava-se imprescindível, tendo em vista a disparidade de forças em relação a seu adversário.

O tratado firmado com a França em 6 de fevereiro de 1778 não apenas atestou o reconhecimento de independência norte-americana, como também, na visão francesa, possibilitava uma desforra contra o seu inimigo tradicional e, até onde possível, uma interrupção do predomínio britânico. O efeito principal dessa desforra foi proporcionar maior vigor aos ideais iluministas na França e, ao mesmo tempo, ampliar consideravelmente os problemas econômicos e o desprestígio de seus governantes. Luís XVI não soube, dos reclames populares ou não conseguiu atendê-los e como resultado, repito, ocorreu uma verdadeira revolução[NA-19].

Ainda que decisivamente apoiados pela França – o que certamente possibilitou o sucesso em seu conflito com a Grã-Bretanha – os Estados Unidos buscaram de todas as maneiras manter-se afastados do turbilhão que varria a Europa.

George Washington, por exemplo, de pronto proclamou a neutralidade norte-americana quando a Grã-Bretanha engajou-se em uma guerra contra a França. No ano seguinte, em 19 de novembro de 1794, ainda como uma amostra de sua visão quanto à prática oportuna de uma política externa, foi assinado o Tratado de Jay, pelo qual o governo norte-americano submetia-se à maioria das exigências britânicas, mas, ao mesmo tempo, obtinha a retirada total das forças militares britânicas do então território dos Estados Unidos.

A neutralidade assumida irritou os novos líderes franceses, que esperavam, pelo menos, como retribuição à sua participação na Guerra da Independência, o apoio econômico e comercial da jovem nação durante o difícil período de transição pelo qual passavam.

Suas reações, de caráter diplomático e na ambiência marítima, por meio do apresamento de navios norte-americanos especialmente no Caribe, produziram como conseqüência uma guerra naval não declarada, ainda que limitada, contra seus antigos aliados.

Dois anos mais tarde, em setembro de 1800, um acordo com a França encerrou as hostilidades. Já no período napoleônico, todavia, ainda que o governo norte-americano procurasse manter sua neutralidade, a abrangência do conflito na Europa teria de refletir-se em todas as regiões do globo terrestre.

Os Estados Unidos sofreram a interferência dos beligerantes em seu comércio marítimo com a conscrição forçada de seus marinheiros pelo Poder Naval britânico e, até mesmo, pelo apresamento de navios mercantes e de guerra.

Proporia, no entanto, que a aplicação judiciosa de uma política externa, calcada em seus interesses de curto, médio e longo prazos, proporcionou, no final das contas, mais benefícios do que perdas em proveito dos Estados Unidos. Talvez no governo

[NA-19] Quanto à interpretação do significado de revolução, ver *RMB*, vol. 127, nº 01/02, jan/mar 2007.

de Thomas Jefferson, iniciado em 4 de março de 1801, possa ser encontrado o exemplo de um importante benefício, qual seja a aquisição do território da Louisiana, então propriedade da França, em 30 de abril de 1803, o que abriu caminho para uma posterior expansão na direção do Pacífico.

AS GUERRAS NAPOLEÔNICAS

Segundo John Keegan, uma das conseqüências da Guerra da Independência dos Estados Unidos foi, mais uma vez, despertar a atenção da Grã-Bretanha para uma consideração político-estratégica já percebida em épocas anteriores, mas que havia sido esquecida: não engajar-se em guerras contra nações do espaço terrestre europeu sem contar com o apoio de aliados significativos daquela região[NA-20]. Assim sendo, por não levar em conta tal premissa, a Grã-Bretanha, em 1796, encontrava-se em uma situação até certo ponto semelhante àquela do final da Guerra da Independência norte-americana.

A França aliou-se à Espanha pelo Tratado de Santo Idelfonso, e tal fato obrigou a Grã-Bretanha a abandonar o Mediterrâneo e concentrar suas forças navais em Gibraltar e no Canal da Mancha. Somente após dois anos e uma seqüência de batalhas navais decisivas (São Vicente, em 1797 e Aboukir, em 1798), foi possível não apenas restabelecer uma presença com credibilidade no Mediterrâneo, como também conquistar a Ilha de Malta e manter a posse de Gibraltar, o que lhe proporcionava uma condição ideal para o controle daquela área marítima.

Ao início do século XIX, o cenário estratégico, no qual França e Grã-Bretanha sem dúvida eram os principais atores, possuía características peculiares. A França, com 30 milhões de habitantes, não significava apenas a nação de maior população na Europa Ocidental. De todas as conseqüências da Revolução Francesa, talvez a de maior importância tenha sido a recuperação econômica do país, o que provocou um ciclo de prosperidade vigoroso. As vitórias e conquistas napoleônicas também criaram novas fontes de recursos, ampliaram o território sob o controle da França e possibilitaram um predomínio político e econômico inteiramente favorável a esta nação.

A própria Espanha, intimidada pelo poder napoleônico e constantemente enfrentando as interferências britânicas, quer nas

O Imperador Napoleão 1º com o uniforme dos Granadeiros da Guarda Imperial (Publicado em Blond, Georges, *La Grande Armeé*, Londres: Arms Armour Press, 1998)

[NA-20] John Keagan, em sua obra *Battle at Sea*, apresenta uma análise interessante sobre os eventos que precedem e demarcam as Guerras Napoleônicas. Suas observações foram incorporadas quando oportunas no meu texto.

Ver Keagan, John. *Battle at Sea*. Londres: Plimpico, 2004. A mesma obra, sob o título *The Price of Admiralty*, foi também publicada por Hutchinton, 1988.

suas colônias quer no seu comércio marítimo, transformava-se progressivamente em um aliado submisso à França napoleônica, algo que se concretizou em 1804, como um prelúdio à sua posterior ocupação e à imposição de um Bonaparte como seu soberano. Restava Portugal, protegido talvez por condicionantes geográficas que o colocavam, até certo ponto, distante das iniciativas militares terrestres francesas[NA-21].

O outro ator principal, a Grã-Bretanha, representava a antítese de seu adversário. Um arquipélago cuja área terrestre útil era pelo menos três vezes menor que a da França, sua população no início do século XIX era aproximadamente de 13 milhões de habitantes. Sua localização em relação ao continente europeu proporcionava-lhe, todavia, vantagens significativas quanto ao aproveitamento da ambiência marítima[NA-22].

O grande número de portos naturais com excelentes características no leste, oeste e sul de seus litorais estabelecia uma nítida vantagem em relação àqueles menos favorecidos do litoral atlântico da nação francesa e dos Países Baixos. Os portos do Báltico não eram de fácil acesso, e no litoral da Noruega as montanhas tornavam difíceis as comunicações com o interior.

Desde meados do século XVIII, a Grã-Bretanha adotara uma atitude mais agressiva e abrangente quanto à posse efetiva de territórios no além-mar, o que exigia um Poder Naval capaz de suplantar aquele de seus adversários e, ao mesmo tempo, proteger o seu comércio marítimo, fator decisivo para sua própria sobrevivência. Foi o uso judicioso dos mares, calcado em uma posição estratégica propícia, que possibilitou à Grã-Bretanha enfrentar seu mais poderoso adversário e, na maioria das vezes, obter resultados vantajosos contra ele, a França.

Ainda assim, o custo dessas vitórias e, de quando em vez, das derrotas criava dificuldades e carências econômicas que, para serem sanadas ou minimizadas, tornavam obrigatória a redução do inventário de meios de seu Poder Naval e, por via de conseqüência, a incapacidade, ainda que transitória, de uma ação de presença com a necessária superioridade no Oceano Mundial.

Mesmo assim, os interesses políticos, todavia, definiam as prioridades nacionais, e a Grã-Bretanha, reagindo aos efeitos adversos, conforme percebidos, da Revolução Francesa, declarou guerra à França, dando início ao longo conflito que se estendeu até 1815.

O Poder Naval britânico dispunha, ao início da guerra, de uma razoável superioridade numérica em relação aos seus adversários, o que possibilitou, por exemplo, neutralizar os efeitos da iniciativa napoleônica em relação ao Egito.

À medida que o confronto passou a incorporar outros partícipes, especialmente a Espanha em termos de Poder Naval, aquela superioridade, ainda que mantida, não atendia mais às exigências de proteção do comércio marítimo e da própria defesa das Ilhas Britânicas.

Dos 111 navios de guerra existentes em maio de 1803, quando o Tratado de Amiens foi rompido, apenas 60 unidades estavam disponíveis para operar no Mediterrâneo e

---

NA-21 É possível também admitir que os tradicionais acordos entre Portugal e Inglaterra criaram uma espécie de escudo protetor, graças ao Poder Naval britânico, o que, até certo ponto, inibia a Espanha de assumir iniciativas precipitadas. Por outro lado, a França sempre teve um relacionamento comercial com Portugal favorável aos seus interesses. Assim sendo, até determinado momento, foi adequado o trato diplomático para uma acomodação dos problemas que se acumulavam.

NA-22 Keagan considera que a Grã-Bretanha e o Japão, por suas características geográficas, representam suas anormalidades no que se refere a sua proeminência em determinadas épocas.
Ver Keagan, *Op. Cit.*

nas áreas marítimas próximas à Grã-Bretanha. Os restantes encontravam-se divididos entre as Índias Ocidentais, a América do Norte, a Índia e o Pacífico.

A permanente ameaça de uma ação naval combinada franco-espanhola implicou também a divisão das forças navais britânicas na ambiência marítima da Europa[NA-23]. Era necessário manter o bloqueio cerrado de Brestea e vigilância permanente em Ferrol, Toulon e no Mediterrâneo, para impedir a reunião das forças navais inimigas.

Por outro lado, mesmo que ocorresse uma pequena vantagem numérica de meios navais em favor dos britânicos, era necessário levar em conta que os navios de guerra franceses e espanhóis normalmente dispunham de uma artilharia mais poderosa e desenvolviam maiores velocidade. Uma vantagem possivelmente neutralizada pelo fato de que suas tripulações careciam de um adestramento adequado. A manutenção dos navios era deficiente, e o seu confinamento prolongado nos portos impedia a familiarização com os métodos então adotados para uma batalha entre esquadras[NA-24].

UMA REFLEXÃO SOBRE O TEMA

No decorrer de minha análise, procurei seguidamente enfatizar o problema "custo-benefício" decorrente do engajamento das nações em conflitos armados.

Por razões óbvias, França e Grã-Bretanha mereceram ser constantemente citadas como exemplos das dificuldades que poderiam advir (e isso ocorreu) da ausência de uma avaliação adequada entre o "valor" do que era pretendido e os "custos" inerentes à sua obtenção.

Por outro lado, a previsibilidade em termos daquilo que realmente poderia, ou deveria, acontecer na singradura de uma nação não está, na maioria das vezes, ao alcance do "saber" humano, em especial daqueles responsáveis pelas decisões que determinam essa singradura, com ou sem a ocorrência de conflitos armados.

Mesmo assim, a análise dos fatos do passado representa uma contribuição válida, no tocante à elaboração de conclusões que possam servir como indicadores confiáveis para uma orientação quanto um possível futuro. É necessário levar em conta, todavia, que não existem padrões de referência universalmente aceitos para a elaboração dessa análise e, assim, suas conclusões e projeções jamais serão unânimes.

O entendimento sobre a Revolução Francesa parece comprovar esta opinião. Para muitos, ela foi provocada por uma profunda crise econômica; perturbada de início pela multitude de lideranças defendendo esta ou aquela orientação política, e com o País ameaçado por seus vizinhos, tendo em vista a contundente modificação da prática costumeira quanto a sistemas de governo.

Ainda assim, e sem a menor duvida, a França absorveu todos os "custos" inerentes à sua nova singradura e até mesmo deu início a um ciclo de prosperidade significativo. Algo que, para muitos analistas, foi também certamente impulsionado por um fervor patriótico alimentado pelos ideais de Liberdade, Igualdade e Fraternidade.

[NA-23] Enfatizo o qualificativo "combinado" por se tratar de operações navais envolvendo meios de duas nações.

[NA-24] É importante considerar também que, durante o período mais tumultuado da Revolução Francesa, um elevado percentual da oficialidade da Marinha, por pertencer à nobreza, foi eliminado, ou abandonou a carreira.

Quanto à Espanha, o entendimento na época quanto à profissão marinheira e à estruturação do Poder Naval não propiciava uma presença com credibilidade contra um adversário que, em termos históricos, constantemente obteve melhores resultados nos confrontos navais.

Alex de Tocqueville, por outro lado, em sua análise sobre a Revolução Francesa, propõe que "ela teve início quando as condições econômicas do país estavam melhorando". Em sua opinião, inclusive, "não é sempre que uma nação ao passar de uma situação ruim para um cenário pior, tal fato provoque necessariamente uma revolução". Mais ainda: "as condições que passam a existir após os efeitos provocados por uma revolução são quase sempre melhores do que no período que a antecede"[NA-25].

É verdade que em sua análise ele fazia uma comparação entre a Revolução Francesa e o "movimento" de independência dos Estados Unidos. Defensor e propagandista da democracia como praticada na América, sua concepção filosófica referia-se às realidades das quais ele participava em sua terra natal.

Independentemente de qual seja a conclusão aceita, parece-me correto admitir que, com a presença de Napoleão e de seus indiscutíveis dotes de liderança militar e capacidade administrativa, aquele ciclo de prosperidade adquiriu maior ritmo e substância, inclusive por meio da agregação de novas fontes de recursos, o que possibilitou compensar os custos das Guerras Napoleônicas e, até mesmo, pós-Waterloo, manter a França em uma posição de destaque no cenário mundial.

No caso da Grã-Bretanha, os "custos" da Guerra dos Sete Anos e da Guerra da Independência dos Estados Unidos por certo afetaram sua "saúde" econômica[NA-26]. Ainda assim, em 1792, a Grã-Bretanha engajou-se em uma guerra contra a França revolucionária – um conflito que durou 23 anos e no qual não apenas o seu Poder Naval adquiriu uma superioridade incontestável. A Grã-Bretanha também teve a capacidade de subsidiar seguidamente e em larga escala todas as coligações de países europeus nas guerras terrestres contra Napoleão.

No contexto de uma análise atual, existe uma explicação lógica para que isso tivesse acontecido: a Primeira Revolução Industrial, que, na prática, transcorreu entre 1760 e 1830. Novamente, para alguns analistas, ela representou uma catástrofe, uma vez que infligiu sérios prejuízos às condições ambientais das Ilhas Britânicas, criou a opressão social e a diferença de classes e impôs aos operários condições difíceis de sobrevivência[NA-27].

Para outros, a despeito das guerras e de um crescimento populacional acelerado que exigia maiores investimentos no campo social, ocorreu uma melhoria nos padrões de vida dos britânicos. As inovações técnicas, o melhor gerenciamento da produção, o controle judicioso das fontes de matérias-primas e o predomínio imposto ao comércio mundial de produtos acabados proporcionaram à Grã-Bretanha um poder econômico sem precedentes.

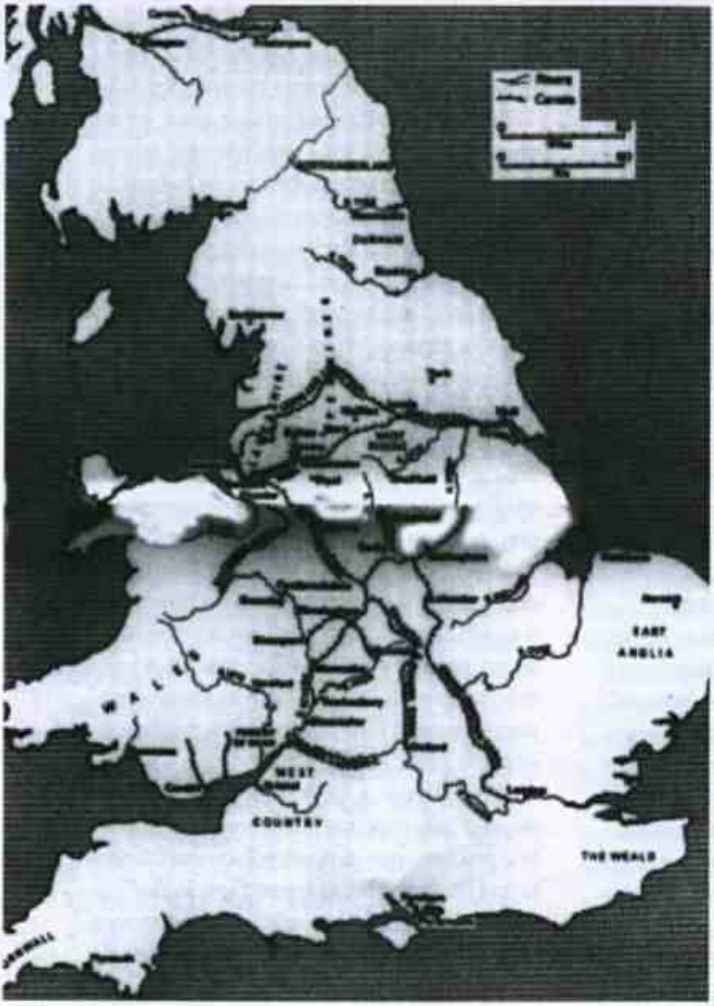
Na realidade, a expressão "Revolução Industrial" não expressa, a meu ver, corretamente o processo que se desenvolveu inicialmente na Grã-Bretanha. O termo "revolução" parece indicar mudanças súbitas, e em termos dos processos econômicos esta não é uma de suas características. Em segundo lugar, as transformações não foram apenas "industriais" no sentido lato do termo. Ocorreram simultaneamente mudanças significativas nas áreas social, intelectual, política e econômica.

Um dos sistemas de relacionamentos humanos que definimos como "capitalismo" originou-se muito antes de 1760 e atingiu o seu desenvolvimento máximo depois de 1830. Sua existência possibilitaria à Grã-

[NA-25] Tocqueville, Alex. *The Ancien Regime*. Citado por Lee Stephen em *Aspectos of European History: 1789-1980*. Londres: Methuen, 1982.

[NA-26] As restrições ao livre comércio das colônias norte-americanas e a criação de novos impostos parecem confirmar essa conclusão.

[NA-27] Karl Marx é um dos propagandistas desta visão quanto ao "trabalho" e ao "capital".



A integração entre portos, rios, canais, ferrovias e centros de produção industrial na Inglaterra (Publicado em Ashton T.S. *op. cit.*)

Bretanha gerenciar, na medida do possível, os "custos" das guerras em que fora envolvida. Em 1776, por exemplo, 25 por cento ou mais do que entendemos por dívida externa haviam sido financiados pela Holanda. Em 1815, a dívida externa praticamente tinha sido eliminada, e a poupança das várias classes sociais e os impostos atendiam aos encargos da dívida interna britânica.

Um outro problema da chamada "Revolução Industrial" é a consideração de que a descoberta de um novo processo, ou de um novo produto, decorre apenas da genialidade de determinado indivíduo e não do processo de evolução da ambiência intelectual na qual ele se inclui.

Michael Polanyi, um cientista de nossos dias, considera que a "invenção" corresponde "a um texto dramático apresentado em um palco. O aplauso no final da apresentação é dirigido a um ou mais dos atores dentre aqueles presentes no cerrar da cortina, mas o sucesso do espetáculo depende da íntima cooperação de muitos atores e daqueles que trabalham por trás do palco".

No caso britânico, o pensamento científico com suas raízes em Francis Bacon e ampliado por Boyle e Newton iria gerar muitos atores, todos eles partícipes de um processo dinâmico que expandiu as fronteiras do conhecimento humano[NA-28].

Em resumo, proporia que a chamada Primeira Revolução Industrial, extremamente benéfica e importante para a Grã-Bretanha foi parcela de algo mais amplo e complexo que incluía uma miríade de atividades humanas não diretamente influenciadas pelo progresso tecnológico.

Um grande percentual das matérias-primas imprescindível para o funcionamento do sis-

[NA-28] A definição de "invenção" proposta por Michael Polanyi consta da obra de T. S. Ashton, *The Industrial Revolution: 1760-1830*. Nova Iorque: Oxford University Press, 1968.

Francis Bacon (1561-1626), filósofo e escritor, foi o ator de novas idéias sobre métodos científicos e a caracterização das ciências.

tema industrial, por exemplo, localizava-se nas colônias espalhadas em todas as áreas do globo terrestre. Sua obtenção dependia de práticas extrativas tradicionais, isto é, do emprego de uma mão-de-obra farta e de baixo custo. Não é por acaso que os britânicos assumiram na época o controle virtual do tráfico de escravos em âmbito mundial[NA-29]. O transporte marítimo, único meio disponível para o influxo das matérias-primas e a disseminação dos produtos manufaturados, não fora beneficiado, até o início do século XIX, por quaisquer das inovações da "Revolução Industrial".

Continuamos a conviver com a "era da navegação a vela" e, portanto, com as restrições impostas pelas condições atmosféricas e pela capacidade de carga dos navios. Sob este aspecto, a quantidade de navios exigidos por efeito da Revolução Industrial representava claramente um fator indicativo de sua influência. Por outro lado, dentre as características fundamentais dos novos processos de produção de bens, estavam as exigências da rapidez e da continuidade em todas as suas etapas.

No passar dos tempos e com uma freqüência injustificável, as nações (e suas lideranças) envolvidas em um processo de desenvolvimento bem-sucedido não levam na devida conta um dos itens mais importantes na composição dos custos desse processo: a segurança dos meios de transporte e das rotas marítimas.

★ ★ ★

A ausência dessa percepção tem criado dificuldades e fracassos; freqüentemente, não há a disponibilidade de tempo necessária para remediar tal deficiência

Na medida em que ainda não estavam disponíveis novos meios para a propulsão dos navios, a introdução das ferrovias e hidrovias interligando os centros de produção e os terminais marítimos contribuíram para solucionar grande parte do problema[NA-30]. É necessário também ressaltar que a existência das hidrovias impli-

Robert Boyle (1627-1691), químico e filósofo, destacou-se por suas experiências pioneiras quanto às propriedades dos gases e suas proposições quanto à teoria dos elementos químicos.

Isaac Newton (1643-1727), físico e matemático, elaborou novas idéias quanto à luz e às cores, analisou os movimentos planetários e foi o criador da célebre Lei da Gravidade.

NA-29 Poderia ser argumentado que Portugal manteve durante muito tempo uma relativa liberdade quanto ao tráfico de escravos para o Brasil. Na realidade, tal favorecimento fazia parte do planejamento britânico. A obtenção de matérias-primas brasileiras era importante para Londres, assim como Lisboa nada mais significava do que uma etapa intermediária (Portugal era carente no tocante a indústrias de transformação) das matérias-primas brasileiras que chegavam facilmente aos centros de produção britânicos. Os custos adicionais decorrentes dessa etapa intermediária eram muito bem compensados pela importação obrigatória, por Portugal e Brasil, dos produtos manufaturados na Grã-Bretanha.

NA-30 O mapa da página anterior apresenta as redes de ferrovias e hidrovias na Inglaterra e Escócia no final do século XVIII.

cava maior segurança quanto a possíveis ameaças oriundas da ambiência marítima. Algo que, em termos das rotas marítimas no Oceano Mundial, representava um sério problema era a exigência da proteção do tráfego marítimo, o que é um fato intrínseco à própria história da Humanidade. (grifo meu)

É minha impressão que, no passar dos tempos e com uma freqüência injustificável, as nações (e suas lideranças) envolvidas em um processo de desenvolvimento bem-sucedido não levam na devida conta um dos itens mais importantes na composição dos custos desse processo: a segurança dos meios de transporte e das rotas marítimas. Mais ainda, na repartição dos lucros tem sido esquecida a obrigatoriedade dos investimentos para a manutenção contínua daquela segurança em relação ao sucesso obtido e à importância dos futuros resultados pretendidos.

A ausência dessa percepção tem criado dificuldades e fracassos; freqüentemente, não há a disponibilidade de tempo necessária para remediar tal deficiência.

O cenário que esbocei quanto à participação dos poderes navais (britânico e franco-espanhol) nas Guerras Napoleônicas reflete claramente essas realidades. De um lado, a Grã-Bretanha, ao ser forçada a dividir seus meios navais, procurava não apenas proteger a continuidade de sua revolução Industrial; era também imprescindível impedir, ou neutralizar, quaisquer tentativas de apropriação de seu núcleo de produção. França e Espanha, isoladamente, e pela insuficiência de seus poderes navais, pouco poderiam afetar a continuidade do tráfego marítimo britânico e, ao mesmo tempo, garantir adequadamente o uso do Oceano Mundial em seu proveito.

Quando Napoleão, por força de seus indiscutíveis méritos, investiu-se como imperador da França (18 de maio de 1804), ele já antevia quais as próximas etapas a serem executadas no contexto de sua visão estratégica global. Não era apenas suficiente prosseguir em suas campanhas terrestres, sempre vitoriosas, para dar continuidade à sua proposta de rearrumação da Europa Ocidental em benefício da França. A providência fundamental para que todos os seus objetivos adquirissem uma consistência duradoura implicava a destruição, ou apropriação, dos meios de produção de seu adversário, os quais, em última análise, proporcionavam os recursos necessários para a criação de novas ameaças contra a França.

Isso exigia um planejamento detalhado no emprego judicioso dos meios navais disponíveis, quer para tentar reduzir o fluxo do tráfego marítimo britânico quer para neutralizar suas principais fontes de suprimento de matérias-primas. O objetivo principal desse planejamento, todavia, era a conquista dos centros de produção, a invasão da Inglaterra. Um evento que somente poderia

Nelson em Porst Mouth para a campanha de Trafalgar (Publicado em Haterslley, Roy, *Nelson*. Londres: Weiden feld, 1974)

ser bem-sucedido se, por curto período de tempo, ocorresse o domínio do mar francês naquele pequeno espaço marítimo que separa os litorais atlânticos franceses dos célebres "penhascos brancos" de Dover.

Uma aliança franco-espanhola, por conseguinte, representava um fator fundamental para o sucesso do plano napoleônico. O emprego combinado das forças navais das duas nações tornava viável a execução de todas as etapas previstas naquele planejamento. Até mesmo poderia ocorrer uma grande batalha naval entre parcela ponderável das forças em oposição, desde que dela não resultasse uma fragorosa derrota; qualquer outro resultado iria, no máximo, retardar o cumprimento do cronograma previsto.

O gênio militar representado por Napoleão possuía, no entanto, uma grande deficiência: o desconhecimento da ambiência oceânica, com suas incertezas e dificuldades

Era um planejamento perfeito, com objetivos estratégicos e táticos claramente definidos. O gênio militar representado por Napoleão possuía, no entanto, uma grande deficiência: o desconhecimento da ambiência oceânica, com suas incertezas e dificuldades. Aquela que poderia ter sido uma campanha brilhante em termos terrestres, como tantas outras por ele dirigidas, não incluía no seu planejamento os fatores de fraqueza que deveriam ser previstos em termos marítimos, como também não possuía soluções alternativas.

Trafalgar até pode ser considerada pelos navalistas apenas como uma grande vitória de um Poder Naval. Na realidade, o seu significado é muito mais abrangente. Não se deve culpar Villeneuve pela derrota franco-espanhola. O exame detalhado de seu desempenho ao longo de sua carreira naval demonstra que ele tinha pleno conhecimento das dificuldades que iria enfrentar nas etapas que precederam a batalha e das condicionantes que poderiam impossibilitar a execução do que fora planejado por seu imperador[NA-31].

O seu maior problema, na realidade, era representado pelo chefe naval que tinha de ser enfrentado e, se possível, derrotado. Tratava-se de um ser humano como tantos outros que decidiram seguir a carreira naval. Sua participação na Marinha de Guerra bri-

Almirante Villeneuve (publicado em Hattersley, *op. cit.*)

[NA-31] Pierre-Charles-Jean Baptiste - Silvestre de Villeneuve (1703-1866) foi um de alguns dos oficiais da Marinha francesa não expurgados durante a Revolução. Promovido a *post-captain* em 1793 e a contra-almirante em 1796, participou na campanha do Egito com o seu pavilhão a bordo do navio de linha *Guillaume Tell*. Na Batalha de Aboukir, conseguiu escapar dos ingleses, comandados por Nelson. Para Napoleão, segundo suas memórias escritas em Santa Helena, a derrota deveu-se à péssima atuação de Villeneuve. Com a morte de Latouche-Treviere em agosto de 1804, assumiu o comando da Esquadra Francesa. Deu prosseguimento à execução do planejamento napoleônico, ainda que não acreditasse em sua viabilidade. Sua decisão de travar a Batalha de Trafalgar tem sido criticada por muitos analistas. Derrotado e feito prisioneiro, regressou posteriormente à França e suicidou-se em 1806.

Merlon Place, próximo a Winbledon, foi adquirido por Nelson em 1801 pelo preço de 9.000 libras esterlinas. Provavelmente seria sua residência definitiva após Trafalgar
(Publicada em Hatersley, *op. cit.*)

tânica, todavia, desde cedo demonstrou todas as suas potencialidades.

A capacidade de exercer uma liderança indiscutível e uma ação de presença que conquistava os seus seguidores; um profundo conhecimento das artes marinheiras decorrente de sua contínua permanência no mar; e, o que talvez fosse mais importante, uma visão estratégica e tática comparável àquela de Napoleão – todos esses dotes e/ou qualificações modelaram o adversário capaz de representar um obstáculo intransponível ao projeto napoleônico[NA-32].

Em Trafalgar ocorreu o confronto final entre um gênio militar terrestre e um gênio militar naval, visando a objetivos conflitantes: a tentativa de liberação das forças navais combinadas franco-espanholas como uma etapa decisiva para a execução de um planejamento estratégico e, de outro lado, a interrupção desse processo que poderia determinar a neutralização do maior adversário da França.

Trafalgar mudou a provável trajetória napoleônica e demarcou o início da derrocada de seus sonhos. Por certo, seria pos-

---

NA-32 Não pretendo estabelecer comparações entre Nelson e Napoleão. Na realidade, porém, de Aboukir a Trafalgar, passando por Copenhagen, o almirante britânico sempre representou um obstáculo às pretensões francesas. A trajetória de Napoleão, todavia, é mais densa, mais complexa, mais brilhante e produziu efeitos duradouros.

Proporia, inclusive, que, se o destino poupasse a vida de Nelson nos momentos derradeiros de Trafalgar, nada mais teríamos do que um ilustre chefe naval, reconhecido como herói, fisicamente combalido e possivelmente passando os seus últimos dias na inatividade em um subúrbio de Londres. Mesmo derrotado, Napoleão continua sendo uma das grandes legendas na história da civilização ocidental.

sível recompor o Poder Naval francês e novamente passar a representar uma ameaça ao predomínio britânico no Oceano Mundial. De fato, isso aconteceu em eventos isolados e de importância secundária.

Na realidade, porém, Trafalgar criou um descompasso entre o tempo exigido para esse "renascimento" e aquele necessário para impulsionar a um nível mais elevado a capacidade britânica de financiar as guerras contra Napoleão.

As reações francesas à derrota em Trafalgar demonstram quão profundo foi o golpe recebido. O "bloqueio continental" decretado pelo Imperador francês, por exemplo, assemelha-se à imagem refletida por um espelho. Quem estava realmente bloqueada era a Europa napoleônica no tocante ao seu comércio externo e às importações imprescindíveis para sua produção industrial. Embora com atraso em relação ao que ocorrera na Grã-Bretanha, a França já participava ativamente da chamada Revolução Industrial[NA-33].

A campanha desastrosa na Rússia em 1812 provocou uma sensível redução de seu potencial militar. A primeira renúncia e o confinamento na Ilha de Elba, o retorno e os cem dias finais de uma presença napoleônica, Waterloo e, finalmente, Santa Helena são episódios bem conhecidos por aqueles que se interessam pela história, não importa quais sejam suas versões[NA-34].

Na realidade, quando o vigia da *Euryalus* percebeu a movimentação da esquadra franco-espanhola saindo de Cádiz,

"Nelson observa a França a partir de Trafalgar Square" Estátua de autoria de E. H. Bailey (Publicado em Hatterslley, *op. cit.*)

e esta informação foi transmitida diretamente a Nelson por Blackwood, estava começando a ser escrito um novo capítulo da história da civilização ocidental[NA-35].

O "golpe profundo" sofrido pela França napoleônica continuou repercutindo por muitas décadas após Trafalgar. A nação francesa

---

NA-33 Sob este aspecto, deveríamos ser eternamente gratos a Napoleão. A mudança de sede do Império português – então uma empresa multinacional com sérias dificuldades – para sua filial sul-americana abriu caminho para nossa independência ser adquirida sem muitas dificuldades. A abertura dos portos (uma exigência britânica e que lhe era inteiramente favorável) criou uma nova realidade brasileira, eliminando o principal empecilho para um desenvolvimento correspondente às suas potencialidades.

NA-34 Segundo as estatísticas, mais de 300 mil obras foram escritas quanto à presença de Napoleão no cenário mundial.

NA-35 Sobre o *Euryalus* e Henry Blackwood, ver o tópico "Um perfil de marinheiro – o navio como objeto de um estudo de caso", publicado na *RMB*, v. 125, nº 07/09, jul/set 2005.

jamais conseguiu recuperar integralmente aquela posição de potência dominadora na Europa Ocidental, a despeito da inspiração oriunda se seus esplendores da época dos Luíses, dos feitos indiscutíveis de Napoleão e de sua própria potencialidade. Por outro lado, embora vitoriosa, a Grã-Bretanha, consciente ou inconscientemente, havia "liberado o gênio da lâmpada de Aladim".

Passo a passo, a partir das 13 colônias no litoral leste do continente norte-americano, teve prosseguimento a conquista do imenso território, que estabeleceu a base física para a criação de um novo poder hegemônico. É o que pretendo analisar na parte final deste capitulo I.

(CONTINUA NO PRÓXIMO NÚMERO)

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<HISTÓRIA> / História marítima; História de Portugal; Pombal, Marquês de; Melo, Sebastião José de Carvalho e; D. João V; D. José I; D. Maria I; História da Grã-Bretanha; História do Brasil; Malagrida, Gabriel;

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. ASHTON, T. S. *The Industrial Revolution: 1760-1830*. Nova Iorque: Oxford University Press, 1968.
2. BAINEY, Geoffrey. *Uma breve história do mundo*. São Paulo: Fundamento, 2007.
3. HUNTINGTON, Samuel. *Who are we?*. Grã-Bretanha: The Free Press, 2005.
4. KEAGAN, John. *Battle at sea*. Londres: Plimpico, 2004.
5. LUKACS, John. *O fim de uma era*. Rio de Janeiro: Zahar, 2005.
6. RAY, Raphael. *Mitos sobre a fundação dos Estados Unidos*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.
7. RICUPERO, Rubens. *O Brasil no mundo*. Rio de Janeiro, Contraponto, 2000.
8. STEPHEN, Lee. *Aspects of European history: 1789-1980*. Londres: Methuen, 1982.
9. TOCQUEVILLE, Alex. *The Ancien Regime*. Paris, 1856.
10. WEGNER, Robert. *A conquista do oeste*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2000.

O JAPÃO, PEARL HARBOR E A SAGA DO ALMIRANTE KIMMEL

Parte XVII

– A história do Almirante Kimmel

– Informações sonegadas e seus significados

"É melhor ter informações inaproveitáveis do que nada conhecer."

Sêneca

HUSBAND KIMMEL
Almirante (USN)
Tradução e adaptação: **MÁRIO** JORGE DA FONSECA **HERMES**
Almirante-de-Esquadra (Ref^{0})

Do tradutor

Os anos passavam e o Almirante Husband Edward Kimmel não desistia de sua luta na defesa de sua honra e de uma impecável e longa carreira na Marinha. Somente uma profunda convicção de que agira corretamente poderia sustentar seu empenho na busca da justiça para a revisão do procedimento contra ele adotado e restituir-lhe a quarta estrela que perdera, ao ser sumariamente passado para a reserva, sem ter tido sequer a oportunidade de responder à corte marcial, quando, por lei, ser-lhe-ia dado o direito de defesa.

Ao concluir seu livro, em outubro de 1954, havia conseguido amealhar fatos da maior importância em prol da sua verdade. Porém morreu sem conseguir seu intento. Sua luta foi continuada por filhos e netos.

Mas a chama do interesse da verdade sobre Pearl Harbor nunca foi apagada, graça ao interesse de historiadores e pesquisadores americanos. Ainda hoje causa preocupação.

Contudo, apesar de todo esse esforço, a maior parte das mensagens interceptadas, decifradas e traduzidas, transmitidas pela Marinha Imperial do Japão continuam lacradas nos cofres dos arquivos secretos, na esperança de que caiam no esquecimento da opinião pública. À medida que avança na narração dos fatos que, no seu julgamento, optou por pertinentes, o Almirante Kimmel conduz o leitor ao convencimento de que ele foi vítima de uma conspiração emanada de Washington.

Voltemos ao que Kimmel nos tem a relatar.

SUMÁRIO

Acordos políticos secretos
Promessas secretas de apoio armado aos ingleses
Garantias defeituosas (Faulty assurances)
Supressão de evidências
Interceptações japonesas
Os arquivos da Casa Branca
O projeto do Senador Thomas
Comunicações importantes
Três incidentes: um sumário
CMG Safford e Almirante Pye
Por que a esquadra permaneceu indefinidamente no mar
Uma estranha testemunha

"O Japão foi provocado a atacar a América em Pearl Harbor. É um travesti da história dizer que a América foi forçada a entrar na guerra."
Oliver Lyttelton, ministro da Produção da Inglaterra, em 1944.

ACORDOS POLÍTICOS SECRETOS

Promessas secretas de apoio armado aos ingleses

Em Pearl Harbor, poucas horas depois do ataque japonês, um despacho do comandante-em-chefe da Esquadra da Ásia endereçado ao comandante de Operações Navais, com informação ao comandante-em-chefe da Esquadra do Pacífico, foi-me entregue. Esse despacho estabelecia: "Procedente de Cingapura nós asseguramos aos britânicos o apoio armado sob três ou quatro eventualidades. Não recebi instruções suas a respeito."

Em 1944, eu pessoalmente perguntei ao Almirante Hart* sobre essa mensagem, particularmente sobre a natureza das eventualidades nela referidas. Ele respondeu-me que as eventualidades eram inconseqüentes e tinham a ver com detalhes sobre a entrega de destróieres aos ingleses; que havia perdido seus arquivos quando o *Houston* afundou e que não tinha cópia do despacho procedente de Cingapura.

Quando questionado, em fevereiro de 1946, pelo comitê conjunto do Congresso sobre esse assunto, o Almirante Hart declarou que recebeu o despacho nos primeiros dias de dezembro de 1941 do Capitão-de-Mar-e-Guerra John Creighton, observador naval americano em Cingapura, que relatava que o Marechal-do-Ar da Inglaterra Brooke Popham havia sido orientado por Londres que em certas eventualidades, que ele não conseguia relembrar, os britânicos haviam sido assegurados do nosso apoio armado. O Almirante Hart também declarou que seus arquivos haviam sido perdidos e que o único caminho seria o próprio CMG Creighton.

O CMG Creighton relatou perante o comitê conjunto do Congresso que, depois de o Almirante Hart haver testemunhado, ele, Creighton, procurou Hart e lhe disse que não poderia lembrar haver lhe entregue a mensagem em questão e que Hart respondeu-lhe: "Bem, você entregou-me, tudo bem, porque eu posso produzir uma cópia."

Na manhã seguinte, Creighton obteve do gabinete de Hart uma cópia do despa-

* N.T.: Comandava a Esquadra da Ásia em 7 de dezembro de 1941.

cho enviado em 6 de dezembro de 1941, que transmito a seguir – Brook Popham recebeu sábado do Departamento da Guerra em Londres:

"Recebemos a certeza do apoio armado americano nos seguintes casos a seguir: (afirm) nós sermos obrigados a executar nossos planos para prevenir o desembarque japonês no Istmo de Kra, ou revidar invasão dos 'Nips' em qualquer outra parte do Sião x x (Baker) se as Índias Holandesas forem atacadas e nós dermos suporte as suas defesas. x x (Cast) Se os 'Japs' atacarnos x x Assim, sem autorização de Londres ponha o plano em ação (primeiro) se tiver boa informação de que a expedição dos 'Japs' está se deslocando com a aparente intenção de desembarcar em Kra. (segundo) se os 'Nips' violarem qualquer parte da Tailândia (parágrafo). Se N.E.I. forem atacados, ponha em operação os planos acordados entre britânicos e holandeses."

Quando as primeiras notícias chegaram de que os japoneses haviam nos atacado, meu primeiro sentimento foi de alívio, pois a indecisão fora ultrapassada e a crise tinha chegado de modo tal que uniria todo nosso povo

Este compromisso formal (cujo conhecimento foi omitido dos comandantes em Pearl Harbor) de apoio armado à Grã-Bretanha, no caso de determinados eventos em eventualidades específicas, aumentava muito (*enormously*) a probabilidade de os EUA serem atacados no caso de qualquer movimento hostil da parte do Japão. A eficiência do sistema de inteligência japonesa praticamente assegurava que eles tomariam conhecimento da promessa. Qualquer dúvida sobre atacar-nos simultaneamente com os ingleses e holandeses desaparecera.

Por outro lado, este acordo para oferecer suporte armado à Inglaterra tornava imperativo que o Japão seria induzido a disparar o primeiro tiro, de modo a convencer o povo americano de que o Japão fora o agressor e, em conseqüência, unir nosso povo no suporte à entrada da América na guerra. Ele também tornou fácil entender o sentimento de alívio do Sr. Stimson* de que a crise tinha vindo de maneira que uniria todo nosso povo.

Os comandantes em Pearl Harbor estavam colocados na impossível situação de serem responsáveis por acordos e conseqüências sobre os quais eles eram mantidos na ignorância.

Várias declarações do Sr. Stimson foram feitas dentro deste contexto.

Ele disse:

"Se a guerra vier é importante, do ponto de vista de unir nosso povo e também para o registro da história, que nós não sejamos colocados na posição de havermos disparado o primeiro tiro; se isso puder ser realizado sem sacrificar nossa segurança, é bom que o Japão apareça verdadeiramente como o real agressor."

E ainda:

"A despeito dos riscos envolvidos, todavia, em deixar os japoneses dispararem o primeiro tiro, nós entendemos que para ter o completo suporte do povo americano é desejável estar seguro de que os japoneses sejam os únicos a fazer isto de modo a não restar qualquer dúvida em qualquer mente de quem tenha sido o agressor."

Uma vez mais o Sr. Stimson estabeleceu:

* N.T.: – Sr. Stimson – Secretário da Guerra da administração Roosevelt.

"Quando as primeiras notícias chegaram de que os japoneses haviam nos atacado, meu primeiro sentimento foi de alívio, pois a indecisão fora ultrapassada e a crise tinha chegado de modo tal que uniria todo nosso povo. Este continuou a ser meu sentimento dominante, apesar das notícias de catástrofe que rapidamente se espalharam."

Na tarde de 6 de dezembro,1941, o Sr. Stimson solicitou e recebeu do Departamento da Marinha uma lista mostrando a posição de cada navio da Esquadra do Pacífico. Por que o Secretário da Guerra teria interesse em tais detalhes da Administração do Departamento da Marinha naquele momento nunca foi explicado.

O Sr. Stimson nunca compareceu perante a junta do Congresso para depor. Em vez disso foi submetido a um questionamento por escrito, elaborado pela maioria democrata no Congresso. Mesmo a essas questões, suas respostas estiveram longe de ser satisfatórias. Foi liberado de testemunhar, sob a desculpa de doença, de outubro de 1945 até maio de 1946.

Que o acordo com os britânicos existia e que Washington ocultou informações vitais é apoiado pelas palavras do Sr. Churchill na Câmara dos Comuns, reproduzidas nos "Private Papers of Senator Vandenberg" (p. 27). Sua reação à fala foi gravada em 27 de janeiro de 1942.

"Churchill falou à Câmara dos Comuns hoje. E nós aprendemos alguma coisa muito importante no que concerne aos EUA. Discutindo eventos que levaram à guerra no Pacífico, ele disse: 'Qual era a probabilidade do teatro do Extremo Oriente ser envolvido por um ataque japonês? Explicarei como cuidadosamente caminhamos e quão penoso foi aquele instante – agia com muito cuidado a cada momento, pois não deveríamos estar expostos a enfrentar sozinhos esse ataque.

Por outro lado, a probabilidade desde a conferência do Atlântico, quando discuti esses assuntos com o Presidente Roosevelt, de que os EUA, mesmo se eles próprios não sofressem um ataque, entrassem na guerra no Extremo Oriente, e então assegurariam a vitória final, parecia aplacar algumas dessas ansiedades, caso as expectativas não fossem modificadas pelos acontecimentos'."

Em outras palavras, Churchill disse que, quando se encontrou com Roosevelt na primeira vez – e redigiram a "Carta do Atlântico" –, ele falou com o Presidente sobre o fato de que a Inglaterra não poderia lutar sozinha no Extremo Oriente, e necessitava algum tipo de compromisso, evidentemente satisfatório para ele, de que os EUA entrariam na guerra contra o Japão, a despeito de o Japão nos atacar ou não. Em ainda outras palavras, nós havíamos sido levados a essa guerra pelo Presidente, antes de Pearl Harbor. Pearl Harbor meramente precipitou o que já estava "nas cartas". Essa é a verdade, e indicava como ambos, o Congresso e o País, estavam totalmente ignorantes dos acordos para a guerra feitos pelo Presidente e nunca revelados.

Eu vi o texto completo do discurso de Churchill somente no New York Times... *o senador Donahu, de Connecticut, colocou este material nos anais do Congresso para 28 de janeiro. Nenhuma publicação mencionou tal fato. Significaria isto que a censura estava agora a serviço para completar a tarefa de manter o povo na ignorância a respeito do que acontecia com ele?*

E se as implicações das palavras de Churchill são válidas, não se constituiu em altíssima responsabilidade não ordenar Havaí a ficar em "alerta total" antes de Pearl Harbor? [itálicos e parágrafos como no livro do senador Vandenberg].

O Capitão-de-Mar-e-Guerra Russell Grenfell, da Marinha Real, em seu livro *Main Fleet to Singapore*, publicado em 1952, escreve:

"Nenhuma pessoa razoavelmente informada pode acreditar que o Japão cometeu uma infâmia, um inesperado ataque aos EUA. Um ataque era não somente esperado, mas era então desejado. Está além de qualquer dúvida que o Presidente Roosevelt queria colocar seu país na guerra, porém, por motivos políticos, estava mais ansioso em assegurar que o primeiro ato de guerra viesse do outro lado; por esta razão ele foi aumentando a pressão sobre os japoneses, até o ponto em que nenhuma nação com respeito próprio suportaria sem recorrer às armas. O Japão foi levado pelo Presidente americano a atacar os EUA. Como Oliver Lyttelton, então Ministro de Produção britânico, disse em 1944, "o Japão foi provocado a atacar a América em Pearl Harbor. É um travesti da história dizer que a América foi forçada a entrar na guerra".

Um ataque era não somente esperado, mas era então desejado

***Garantias defeituosas* (Faulty assurances)**

Durante o tempo em que comandei a Esquadra do Pacífico, ouvi repetidas afirmações do comandante de Operações Navais, Almirante Stark, de que nosso governo estava tentando evitar um rompimento com o Japão, que a Alemanha era o inimigo a ser vencido e que nosso governo faria os maiores esforços para evitar a guerra em duas frentes.

Quando a administração fechou o canal* para os navios japoneses, congelou os bens japoneses nos EUA, além de outras restrições ao Japão, pareceu-me que com essas ações firmes estávamos evitando qualquer aparência de fraqueza e que elas funcionariam como fator deterrente à agressão japonesa.

Tivesse conhecimento, como os registros plenamente mostram, que de agosto até 7 de dezembro de 1941 a política da administração era a de entrar na guerra em conseqüência de um incidente no Pacífico, ou, como colocou o secretário Stimson, induzia o Japão a disparar o primeiro tiro sem muitas baixas para nosso lado, meu inteiro conceito da situação teria sido consideravelmente alterado. As mensagens japonesas interceptadas que foram negadas a mim também contradizem as afirmativas do Almirante Stark.

Aqui estão algumas das afirmativas que aparecem nas cartas a mim transmitidas pelo Almirante Stark:

10 de fevereiro de 1941.

"Continuo de todos os modos possíveis a lutar contra idéias ou disposições que nos envolveriam em duas frentes e na de permanecer na posição de não enviar mais navios para o Extremo Oriente."

25 de fevereiro de 1941.

"Pesquisas Gallup, editoriais, discussões no Congresso (e, acrescento, todas elas irresponsáveis) constituem uma maré crescente para ações no Extremo Oriente, se os japoneses atacarem Cingapura ou as Índias Orientais Holandesas. Isto não pode ser ignorado, e devemos ter em mente a possibilidade de ter que mudar para essa maré."

Extrato de uma cópia de um memorando para o Presidente, do chefe de Operações Navais, Almirante Stark, anexado à sua carta de 25 de fevereiro de 1941:

"Existe uma chance de que outros movimentos contra o Japão precipitarão as hostilidades em lugar de preveni-las. Não queremos dar ao Japão nenhuma desculpa

* N.T.: – O Canal do Panamá.

para que entre em guerra, no caso de sermos forçados a abrir hostilidades com a Alemanha, que todos nós consideramos nosso maior problema.

Se formos forçados a entrar na guerra, nosso esforço principal, como aprovado nesta data, será dirigido ao Atlântico contra a Alemanha. Nós deveríamos, se possível, não ser levados a uma guerra maior no Extremo Oriente."

3 de abril de 1941.

"Há algum tempo, o Japão tem mostrado cada vez menos inclinação para atacar os britânicos, holandeses e nós mesmos no Extremo Oriente.

Em conseqüência, a transferência de uma grande parte da Esquadra do Pacífico para o Atlântico pode ainda ser somente conjeturada.

A questão sobre nossa entrada na guerra agora parece ser **quando** e não **se**. Minha visão pessoal é que podemos estar na guerra (possivelmente não declarada) contra a Alemanha e a Itália em cerca de dois meses, porém há uma razoável possibilidade de que o Japão permaneça definitivamente fora."

19 de agosto de 1941.

"Se a Inglaterra declarar guerra ao Japão e nós o fizermos, eu suponho fortemente que seguiremos uma linha de ação semelhante àquela que adotamos no Atlântico como neutros."

23 de agosto de 1941.

Não quero dar a esperança de continuada paz no Pacífico, porém desejaria que o fio pelo qual ela continua suspensa não fosse tão fino."

22 de setembro de 1941 (extrato de cópia de uma carta para o Almirante Hart, a mim transmitida pelo Almirante Stark).

"O Sr. Hull* ainda não deu esperança de um acordo satisfatório para nossas diferenças com o Japão. Possibilidades de tal acordo estão em meu julgamento, muito tênues."

23 de setembro de 1941.

"A situação no Pacífico geralmente é muito diferente daquela no Atlântico... Quanto mais pudermos manter a situação no Pacífico no *status quo*, melhor para a preocupação de todos."

17 de outubro, 1941.

"Continuaremos a envidar todos os esforços para manter o *status quo* no Pacífico. Por quanto tempo não sei, porém o Presidente e o Sr. Hull estão trabalhando nesse sentido."

5 de novembro de 1941 (extrato de uma cópia de um memorando para o Presidente, do chefe de Operações Navais e do chefe do Estado-Maior, enviado a mim pelo Almirante Stark).

"O chefe de Operações Navais e o chefe do Estado-Maior estão de acordo nas seguintes conclusões.

a) – O principal objetivo das duas nações** é a derrota da Alemanha.

b) – A guerra entre os EUA e o Japão deveria ser evitada, enquanto juntamos nossas forças defensivas no Extremo Oriente, até quando o Japão atacar ou ameaçar diretamente territórios cujas seguranças para os EUA são de muito grande importância.

Especificamente eles recomendaram que nenhum ultimato seja determinado ao Japão."

Deveria ser observado que, em 26 de novembro de 1941, nosso governo enviou uma nota para o Japão, a qual tem sido freqüentemente referida como um ultimato, e que o Sr. Stimson referia-se como a decisão do Sr. Hull de chutar tudo para o alto. As 14 partes da mensagem decodificada em 6 e 7 de dezembro de 1941, freqüentemente referida como uma declaração de guerra do Japão, foi uma resposta ao ultimato do Sr. Hull de 26 de novembro.

* N.T.: – Sr. Hull – secretário de Estado.
** N.T.: – EUA e Inglaterra.

O contido nesse ultimato foi-me omitido, embora testemunhos prestados nas investigações mostrassem que oficiais com responsabilidades no Departamento da Marinha acreditavam que a nossa nota de 26 de novembro seria a causa da imediata guerra com o Japão. A Junta de Investigação do Exército sobre Pearl Harbor concordou com esta opinião.

SUPRESSÃO DE EVIDÊNCIAS

Interceptações japonesas

No que foi publicado pela Roberts Comission em janeiro de 1942 e nos procedimentos gravados desta Comissão, dos quais eu recebi cópia em janeiro de 1944, havia vagas referências que indicavam que importantes, senão vitais, informações no Departamento da Marinha nunca haviam sido a mim transmitidas.

Quando obtive uma cópia da investigação Hart, observei que dela constava que o Capitão-de-Mar-e-Guerra Laurance F. Safford, da Marinha americana, havia prestado longo depoimento a respeito das mensagens interceptadas. Este seu testemunho, então, e subseqüentemente perante a Corte de Inquérito e o comitê conjunto do Congresso, é o mais corajoso, desinteressado e honesto e a mais clara declaração que eu jamais vi registrada ou ouvi ser apresentada. A mais brutal investigação sobre ele não o intimidou. O fato de que sua atitude fora ditada somente pelo seu senso de justiça e de sua integridade pessoal parecia incompreensível a certas mentes.

No verão de 1944, quando a Corte Naval de Inquérito estava conduzindo as instigações, o Almirante King, que então era o secretário da Marinha em exercício, autorizou o CMG Robert A. Lavender, um dos membros da minha assessoria legal, a inspecionar os arquivos secretos que continham as traduções das mensagens japonesas.

O CMG iniciou sua inspeção na tarde do mesmo dia em que a permissão foi concedida e selecionou 43 mensagens, as quais copiou e autenticou nessa mesma tarde.

No dia seguinte, o General McNarney, então *deputy** do chefe do Estado-Maior do Exército, telefonou para o diretor das Comunicações Navais, protestou sobre a inspeção de Lavender e afirmou que ordens proibiam tal inspeção. O diretor das Comunicações Navais respondeu que não recebera essas ordens, logo após McNarney dizer que ele queria dizer que estas ordens proibiriam tais inspeções.

As cópias das mensagens não foram liberadas para o CMG Lavender, porém foram mantidas sob custódia do chefe das Comunicações Navais.

Nossa próxima etapa foi requisitar oficialmente ao presidente da Corte Naval de Inquérito que essas mensagens fossem colocadas em evidência perante a Corte.

O Departamento da Marinha recusou este pedido. A cada sessão da Corte, renovávamos nossa solicitação. Então escrevi uma carta para o secretário da Marinha e, após um intervalo de alguns dias, nós inquirimos seguidamente quando receberíamos uma resposta. Disseram-me então que minha carta havia se perdido e que eu deveria enviar ao secretário um ofício com uma cópia. Então escrevi outra solicitação, cujos três primeiros parágrafos eram cópia da original, e acrescentei um quarto parágrafo, que dizia: "(a) há dez dias entreguei pessoalmente ao Vice-Almirante Edward, *deputy* do comandante-em-chefe, a solicitação original; e (b) agora submeto essa mesma solicitação novamente, uma vez que fui informado de que a carta original havia sido perdida".

* N.T.: – deputy, a segunda mais importante pessoa em uma organização.

Entreguei esta segunda carta pessoalmente ao Almirante Edward, com a advertência de que não seria de bom alvitre perdê-la, porque a partir de então escreveria a mesma carta diariamente ao secretário da Marinha até que recebesse uma resposta. Enquanto ainda falava com o Almirante Edward, um secretário* trouxe minha carta original e entregou-a ao Almirante Edward, dizendo que acabara de encontrá-la.

Concluí por várias fontes que alguém informara à Corte o procedimento adotado sobre o envio diário de cartas ao secretário. Nossa única esperança de colocar os despachos selecionados em evidência foi a declaração que fiz a Lavender, na presença de todos aqueles que atendiam às sessões da Corte (porém fora das audiências), em que estabeleci que, se não nos fosse permitido introduzir essas evidências, eu convocaria uma coletiva com a imprensa e informaria aos jornais que informações vitais, essenciais à determinação da total responsabilidade sobre o desastre de Pearl Harbor, estavam sendo omitidas pela Corte Naval de Inquérito.

No dia seguinte à declaração, tivemos permissão de ter as evidências apresentadas perante a Corte.

Enquanto isso, o Exército chamou-me como a última testemunha a depor perante a Comissão de Inquérito do Exército. Ao final do meu testemunho, foi-me feita a pergunta de rotina, se eu tinha algo mais a dizer.

Então eu li para a comissão um memorando no qual enumerava os fatos mais importantes sobre as mensagens interceptadas.

Tornou-se imediatamente claro e evidente para mim que nenhuma prova sobre esse assunto havia sido colocada perante a Comissão. Subseqüentemente, soube que, após meu testemunho, a Comissão do Exército recomeçou a investigação, a fim de cobrir as fases em conexão com as interceptações das mensagens japonesas. Antes desta investigação, as testemunhas que depuseram não mencionaram as interceptações das mensagens japonesas quando testemunharam perante a Comissão.

Durante a investigação no Congresso, foi esclarecido que o setor responsável pela supressão de depoimentos a respeito das mensagens interceptadas pelas testemunhas do Exército foi o Gabinete do chefe do Estado-Maior, e que essa supressão foi ordenada pelo próprio General Marshall ou pelo seu *deputy*, General Narney.

O depoimento do General Miles assim estabeleceu a respeito do seu testemunho anterior perante a Comissão do Exército sobre Pearl Harbor:

"Evitei qualquer pronunciamento concernente a detalhes de informações e inteligência, dos quais tinha conhecimento por meio de fontes ultra-secretas (então conhecidas por *magic*) ou qualquer informação de que essas fontes existissem. A razão de haver limitado meu testemunho foi porque antes de minha apresentação à Comissão, o Brigadeiro-General Russel A. Osmun e o então Coronel Carter W. Clarke, da Segunda Sessão, transmitiram-me instruções do chefe do Estado-Maior para que não apresentasse à Comissão do Exército qualquer fato concernente à mencionada radiointeligência ou a existência desse modo de informação ou inteligência no período anterior a 7 de dezembro de 1941. Em decorrência, obedeci a suas instruções."

Testemunhas prestam juramento para dizer a verdade, toda verdade e nada senão a verdade. A injunção exercida sobre o General Miles negou à Comissão informações sem as quais teria sido impossível chegar a uma justa e honesta alocação de responsabilidade sobre o desastre. Se tal fato pode-

* N.T.: – funcionário civil.

ria ser considerado como instrução para cometer perjúrio, deixo para os juristas.

Os arquivos da Casa Branca

Em novembro de 1945, durante as investigações do Congresso, o CMG Lavender disse ao capitão-tenente encarregado da sala dos arquivos secretos que ele (Lavender) estava efetuando buscas nos arquivos do Departamento da Marinha durante dois anos e que somente naquele momento descobrira aquele que estava examinando. Ele perguntou: "Existe algum outro arquivo relativo ao ataque a Pearl Harbor que nós não vimos?" O capitão-tenente respondeu: "Bem, existem os arquivos da Casa Branca."

Explicou-me que os arquivos da Casa Branca continham mensagens transmitidas e recebidas no código da Marinha para o Presidente, principalmente mensagens para ou do Sr.Churchill.

Lavender prontamente me informou a respeito e acrescentou que poderia ter acesso aos arquivos com permissão do secretário da Marinha. Ele acabara de completar esta informação quando o Tenente John J. Phelan, um membro do meu *staff* legal, entrou e informou que enquanto se encontrava na sala do CMG John F. Walsh, encarregado da sessão de Controle da Segurança, da Divisão de Segurança da Inteligência Naval, um capitão-tenente entrou rapidamente e, excitado, exclamou: *There is hell to pay!* (estamos encrencados, na onça), Kimmel encontrou o arquivo da Casa Branca. Walsh rapidamente silenciou-o, apontou para Phelan e disse: "Aqui está um dos homens de Kimmel".

Minhas solicitações ao secretário e ao Presidente* para examinar os arquivos foram desaprovadas. Nós nunca soubemos o que continham esses arquivos.

Testemunhando perante o comitê do Congresso, um representante do Departamento da Marinha disse que se encontravam apenas uns poucos papéis sem importância naquele arquivo. Se isso for verdade, a ansiedade do capitão-tenente ante a descoberta é difícil de entender-se.

É possível que documentos do arquivo da Casa Branca que teriam sido de vital importância para a investigação sobre Pearl Harbor fossem guardados em segurança numa caixa de documentos, e que papéis do Departamento da Marinha estivessem arquivados na Casa Branca, de julho de 1943 a abril de 1947.

O projeto do senador Thomas

Em 31 de março de 1945, li no *New York Herald* uma nota de cinco linhas que indicava haver sido um projeto de lei apresentado ao Senado, a fim de impedir a liberação de qualquer assunto codificado, exceto pela autorização do chefe de um departamento ou do Presidente. Escrevi neste dia para o Sr. Rugg, meu conselheiro chefe, e pedi que ele investigasse. Ele necessitou de vários dias para obter uma cópia do projeto de lei e notificar ao senador Ferguson** que sua aprovação fecharia a porta para qualquer investigação sobre Pearl Harbor.

Estava em Washington em 12 de abril quando recebi uma comunicação de Rugg, que se encontrava em Boston, que dizia haver o anteprojeto sido introduzido pelo chefe do comitê de Assuntos Militares do Senado, senador Elmer Thomas, de Utah, em 30 de março de 1945, relatado em 31 de março e passado pelo Senado em 5 de abril.

Quando o senador Ferguson retornou de uma viagem ao Caribe, encontrou a aprovação pelo Senado como um fato consumado. Fiquei desesperado porque se na Câ-

* N.T.: – Então o Sr. Harry Truman.
** N.T.: – Do Partido Republicano.

mara (House of Representatives) passasse o anteprojeto, todas as liberações sobre Pearl Harbor estariam terminadas.

Então entreguei todos os fatos sobre o anteprojeto ao *Washington Post*, junto com minha opinião sobre os efeitos que trariam essa lei. Também telefonei a vários membros da Câmara.

Na manhã seguinte, o *Post* e o *Times Herald* deram ao assunto tal publicidade que, ao ser o anteprojeto apresentado ao Comitê da Câmara, as discussões foram atrasadas o suficiente para que fosse feita uma investigação mais profunda. Quando a pressão administrativa aumentou, alguns meses mais tarde, o anteprojeto foi levado ao plenário para votação e derrotado por apenas um voto.

Tivesse o anteprojeto sido transformado em lei, esses meus registros e o recente livro do Almirante Theobald nunca teriam sido escritos. Não houvesse eu lido o obscuro parágrafo no *Herald Tribune*, a Câmara teria passado o anteprojeto do mesmo modo que o Senado.

Esse anteprojeto e a incomum rapidez com que ele passou pelo Senado são outras indicações da determinação do governo para coibir todo o conhecimento de Washington sobre Pearl Harbor.

Comunicações importantes

No tempo em que servi no Departamento da Marinha, havia um sistema de controle que determinava que o acesso a qualquer mensagem secreta ou comunicação importante só era autorizado mediante assinatura de recibo pelo interessado. Instituí tal sistema no meu estado-maior no Havaí. Os registros da Comissão Hewitt mostram que os recibos ainda se encontravam nos arquivos daquele estado-maior, em 1945. Tal sistema é essencial para assegurar a liberação das comunicações e proteger o pessoal do setor responsável pela tramitação e liberação para os oficiais cujos serviços necessitam lidar com tais documentos. Todavia, as várias investigações não conseguiram encontrar recibos assinados por oficiais em serviço no Departamento da Marinha.

Muitas vezes, oficiais que haviam ocupado a responsabilidade de altos postos no Departamento da Marinha nos dias anteriores a Pearl Harbor, quando confrontados com uma mensagem secreta, respondiam que não tinham lembrança de tê-las visto. Um exemplo dentre muitos é aquele do Almirante Richmond Kelly Turner, que era encarregado dos planos de guerra da Marinha e responsável perante o comandante de Operações Navais pela preparação de ordens, tais como a assim chamada mensagem "de alerta de guerra" de 27 de novembro de 1941. O Almirante Turner testemunhou não lembrar de haver visto as mensagens japonesas sobre o posicionamento dos navios da esquadra no porto, mensagens que passaram a ser conhecidas como "*bomb plotmessage*"*. Outras testemunhas afirmaram que a mensagem foi discutida entre o pessoal de comunicações dos Departamentos da Guerra e da Marinha.

Eis uma mensagem que demandava uma ação positiva pelo chefe dos planos de guerra da Marinha, porém o Almirante Turner, em seu testemunho, afirmou que não sabia da mensagem e não tinha responsabilidade sobre ela. Acrescentou que era trabalho da inteligência da Marinha fornecer essas informações ao comando naval do Havaí.

A "*bomb plotmessage*" foi distribuída em 9 de outubro de 1941 para o Presidente; o secretário da Marinha; o Almirante Stark, comandante de Operações Navais; o Almirante Turner, diretor dos planos de guerra; e o diretor da Inteligência da Marinha.

* N.T.: – Conspiração bomba.

Três incidentes: um sumário

Houve três episódios que mostraram a existência e tornaram possível a publicação de mensagens japonesas interceptadas, que claramente revelavam as intenções nipônicas de atacar a esquadra em Pearl Harbor. Não houvesse ocorrido qualquer desses incidentes, as investigações de Pearl Harbor teriam sido conduzidas sem o benefício das informações contidas nesses despachos e estariam enterradas nas salas dos arquivos secretos em Washington.

O primeiro desses fatos foi a visita do CMG Laurance F. Safford ao meu escritório em Nova York, quando ele me revelou a existência da interceptação das mensagens japonesas e deu-me um sumário verbal dos seus conteúdos.

O segundo foi a circunstância, puramente fortuita, de que o Almirante King era o secretário da Marinha em exercício no dia do verão de 1944, quando minha solicitação para examinar os arquivos foi apresentada e ele prontamente autorizou essa inspeção.

A terceira foi a de que, por puro acaso, encontrei as cinco linhas escondidas numa página interna do *New York Herald Tribune*, em 31 de março de 1945, que noticiavam a introdução do anteprojeto no Senado para proibir a publicação de qualquer matéria que estivesse em código, exceto com a permissão do Presidente ou de um chefe de departamento. Como eu já disse, o anteprojeto passou no Senado, porém foi derrotado na Câmara, quando Charles B. Rugg, meu conselheiro (advogado) chefe, convenceu seus membros do verdadeiro propósito do documento. Houvesse ele sido aprovado, nenhuma das mensagens japonesas interceptadas tornar-se-ia pública.

Estou convencido de que a mão que guia e determina o destino de cada um e de todos entendeu que a responsabilidade por Pearl Harbor deveria ser colocada onde por direito ela pertence.

CMG Safford e Almirante Pye

Em fevereiro de 1944, o CMG Laurance F. Safford procurou-me no meu escritório em Nova York. Durante três horas de conversação, disse-me que no último outono ele julgava que cedo eu seria levado a julgamento em corte marcial e que ele seria chamado na qualidade de testemunha. Por essa razão procedeu à coleta de elementos que seriam de seu conhecimento como chefe da área de códigos e cifras das comunicações navais. Foi então que descobriu que as informações mais vitais contidas nas mensagens japonesas decifradas nunca tinham sido a mim remetidas.

Ao entender toda a extensão das informações vitais que me foram negadas, seu senso de justiça fez com que me procurasse. Então relatou-me verbalmente a essência das informações disponíveis no Departamento da Marinha, nas semanas que antecederam Pearl Harbor, e que nunca foram a mim transmitidas.

Mesmo sabedor do contido na Roberts Comission, publicado em janeiro de 1942, e os assentamentos de seu procedimento, uma cópia abreviada foi-me enviada em dezembro de 1943. O Departamento da Marinha possuía informações guardadas secretamente, que me foram negadas. Fiquei indignado com as revelações de Safford.

No início de dezembro de 1941, mesmo pensando que as informações retidas estavam sendo remetidas a mim, Safford tornou-se tão preocupado com a situação que seriamente pensou enviar-me um alerta pessoal, que teria prejudicado sua carreira.

O Vice-Almirante William S. Pye era o segundo em comando na Esquadra do Pacífico, quando eu era o comandante-em-chefe. Conhecia Pye desde os tempos da Academia Naval. Servimos juntos muitas vezes.

Quando falei a Pye sobre as informações disponíveis no Departamento da Ma-

rinha que haviam sido sonegadas à Esquadra do Pacífico, ele escutou atentamente, porém não fez qualquer comentário.

Quando Pye terminou seu testemunho perante a Corte Naval de Inquérito, veio ao meu escritório, onde lhe dei uma cópia da investigação Hart que continha o testemunho de Safford.

Pye possui um temperamento calmo, porém, quando leu, ficou nervoso e exclamou: "Está aqui, está aqui!" Eu disse: "O que você está querendo dizer?" Ele respondeu: "Porque aqui está o que você me disse em abril passado. Pensei que você estivesse maluco. Acreditei que essas coisas haviam influenciado você de tal modo que o tornaram biruta."

Essas informações recebidas nos Departamentos da Guerra e da Marinha em Washington durante um período de meses e omitidas dos comandantes de nossas forças armadas no Havaí eram tão inacreditáveis a Pye que ele simplesmente não pôde acreditar. Ali estava um homem que eu conhecera durante toda minha vida de adulto e que concluiu que eu estava maluco quando lhe relatei sobre as evidências que havia descoberto. Que chance eu teria para convencer o público desse fato extraordinário, senão por evidências incontestáveis?

Por que a esquadra permaneceu indefinidamente no mar

Durante as diferentes investigações e, particularmente, durante aquelas no Congresso, houve muitos comentários sobre o porquê de eu não ter mantido a esquadra no mar por um período indefinido, depois de haver recebido o despacho de 27 de novembro. Esses comentários ignoravam o rígido limite imposto às operações da esquadra pelo número de navios petroleiros e as facilidades de abastecer os navios no porto. Estava fora de questão reabastecer todos os navios no mar, com apenas os quatro petroleiros disponíveis para esse propósito. Com as facilidades do porto em Pearl Harbor para reabastecer a esquadra, eram necessárias 96 horas. Para imobilizar a esquadra, ou uma parte considerável dela, por quatro ou mesmo dois dias era um risco que não poderia ser aceito. A esquadra não foi mantida no mar durante os prévios dias de tensão, e o Departamento de Marinha sabia que ela não estava no mar nessa ocasião. A Esquadra do Pacífico não tinha outro local para reabastecer exceto Pearl Harbor. Nossa Esquadra da Ásia possuía vários locais na Inglaterra* e nas Índias Orientais Holandesas.

Houvesse recebido informação que indicasse um ataque japonês à esquadra em um certo período de tempo, teria disposto a esquadra como descrito em outra sessão desta narrativa.

Uma estranha testemunha

O Almirante Turner afirmou, ao testemunhar perante o comitê do Congresso, que não foi ordenado à Esquadra do Pacífico permitir ao Japão cometer o primeiro ato de guerra. Em outra parte do seu testemunho ele estabeleceu:

"A decisão de quando e onde considerar que os japoneses haviam cometido um ataque ou se estavam prestes a cometê-lo era providência do comandante-em-chefe, e nós deveríamos evitar qualquer detalhe... e se eles houvessem posicionado uma força-tarefa a 500 milhas do Havaí, nessas circunstâncias, teriam assegurado um ato de guerra."

As palavras usadas nas ordens não deixavam dúvidas de que fora requerido à Esquadra do Pacífico permitir ao Japão cometer o primeiro ato de guerra.

* N.T.: – Cingapura, Hong Kong.

O testemunho de Turner é a primeira e única sugestão indireta que tive de provavelmente ocorrer alguma coisa de que o contrário era o caso.

A declaração de que uma força-tarefa japonesa a 500 milhas do Havaí teria sido um ato de guerra estava completamente em contradição com a interpretação dada por mim e os oficiais competentes que me assessoravam sobre as ordens recebidas. Eu tinha ordens estritas para não atacar submarinos nas áreas de operação além do limite das três milhas. Em 28 de novembro de 1941, descumpri essas ordens ao determinar à esquadra para bombardear submarinos desconhecidos em todas as áreas de operação. Ao mesmo tempo, comuniquei ao comandante de Operações Navais esta decisão.

Se o Departamento da Marinha tencionava que a Esquadra do Pacífico atacasse qualquer força-tarefa japonesa a 500 milhas do Havaí, o que o impediu de informar tal desejo ao comandante da Esquadra?

Depoimentos tais como esse acima descrito expressaram pela primeira vez, após o trágico evento que atingiu Pearl Harbor, a confirmação da falha em não haver sido a Esquadra do Pacífico alertada para a crise planejada.

Dentro desse escopo, as instruções transmitidas em carta pelo Almirante Stark, datada de 23 de setembro, nunca foram alteradas. Essas instruções foram:

"Em resposta às questões (a), suas ordens para as escoltas são apropriadas na presente situação. Elas estão, ainda, de acordo com o artigo 723 do Regulamento da Marinha; nenhuma ordem deve ser dada, no momento, para atirar, além daquelas previstas nesse artigo. Acredito que exista pouca possibilidade de corsário alemão ou italiano atacar navios da Marinha, porém pode acontecer esse tipo de incidente no Pacífico, à semelhança do ocorrido no Atlântico, mas, nesse caso, o Presidente dará as ordens para ação no Pacífico similares àquelas agora existentes para o Atlântico; porém isso é algo para o futuro."

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<HISTÓRIA> / História dos Estados Unidos; Segunda Guerra Mundial; História do Japão; Stimson; Creighton, John, Hart; Grenfell, Russell; Churchill, Winston; Stark; Safford, Laurence; Lavender, Robert; McNarney; Edward; Turner, Richmond; Rugg, Charles; Pye, William; Comissão Roberts, Thomas, Elmes; King;

TEATRO NO MUSEU

AMÉLIA E ATALIBA – O BRASIL NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

No ano de 1944, uma festa é desmarcada por causa da partida inesperada de navios da Marinha para proteção a um comboio de navios mercantes. Diante do imprevisto, as famílias dos oficiais se reunem – com o público – para um bae-papo informal. Amélia, esposa do Tenente Ataliba, embarcado no Contratorpedeiro *Bauru*, então, comenta sobre sua vida, suas esperanças e medos.

Enquanto conta sua história, fala sobre as mudanças ocorridas no Brasil por causa da guerra, os motivos que levaram à participação do Brasil e episódios dos navios brasileiros afundados pelos alemães. Permeado com referências de época, o espetáculo mostra hábitos e costumes de um tempo em que se tomava chá ou ponche em vez daquele "refrigerante preto" (Coca-Cola), as luvas e chapéus eram obrigatórios, e se escutavam a Rádio Nacional e Cole Porter. Preocupada com o trabalho do marido, Amélia relembra as explicações que ele lhe dava sobre como eram feitos os comboios, a compra dos modernos contratorpedeiros, os cuidados em tempo de guerra, a ação conjunta das Marinhas do Brasil e dos Estados Unidos e o legado proporcionado por essa parceria.

A peça, com texto e direção de Dulce Bressane, figurinos de Lícia Lacerda e produção de Sulamita Carvalho, está em cartaz no Museu Naval, com a atriz Aline Sampin.

Agendamento para grupos: 2104-5506 Ramal 208 (Aline) ou 2104-6721 (Comandante Menegassi).

SUBMARINOS, A CLAVA FORTE

... diga o verde louro desta flâmula
"Paz no futuro e glória no passado".
Mas, se ergues da justiça a clava forte ...[1]

ARLINDO VIANNA FILHO[2]
Almirante-de-Esquadra

SUMÁRIO

Introdução: Visão profunda
Os submarinos na estratégia naval
Na Grande Guerra, um guerrilheiro dos mares
Na Segunda Guerra Mundial, ameaça aterrorizante
Submarinos nucleares no conflito pelas Malvinas
Perspectiva submarina
Cenários prospectivos
Conclusões: Reconstruindo o futuro

INTRODUÇÃO: VISÃO PROFUNDA

Fulton[3], que vislumbrara na Revolução Francesa a consagração da democracia, emigrou, em 1797, para a França e ofereceu seu invento, o *Nautilus*, capaz de destruir a Royal Navy, que bloqueava o litoral francês. Somente três anos depois, com algum descrédito, o Primeiro Conselho da República Francesa financiou, par-

1 Belos versos de Joaquim Osório Duque Estrada, na letra do Hino Nacional Brasileiro. Síntese dos sentimentos nacionais de orgulho do passado histórico, confiança no futuro, afirmativas patrióticas e anseios de paz com justiça e honra.

2 O autor é submarinista. Doutor em Política e Estratégia Marítimas pela Escola de Guerra Naval (Distinção).

3 Robert Fulton (1785-1815), engenheiro e inventor norte-americano.

cialmente, o desenvolvimento do submarino de Fulton. A construção do protótipo levou cinco meses.

As primeiras demonstrações da capacidade do *Nautilus* de navegar submerso foram realizadas no Sena. Em relatos posteriores, Fulton afirmou que, em setembro de 1800, teria levado a efeito duas aproximações, com seu invento submerso, a navios ingleses, para provar que seria possível atacá-los.

Napoleão Bonaparte, estrategista terrestre e com propósitos políticos de promover uma união continental européia, negociava, então, com os britânicos acordo que a História denominou "Paz de Amiens". Para favorecer as circunstâncias, Bonaparte não engajou a França no desenvolvimento do meio naval que poderia desafiar o domínio inglês dos mares.

Submarinos poderiam ter afundado navios ingleses, diminuindo sensivelmente o poder da Royal Navy que, em 1805, derrotou, em confronto decisivo, as forças navais franco-espanholas em Trafalgar?

Mais tarde, demasiadamente mais tarde para influírem em Trafalgar, os franceses incluiriam os submarinos entre os elementos da Estratégia Naval conhecida por *jeune école*[4], resposta à evolução político-estratégica regional.

Decepcionado com a rejeição de Napoleão, Fulton, compromissado com seu ideal de desenvolver um navio capaz de operar sob as águas e, possivelmente, "incentivado por oferta financeira sigilosa" dos britânicos, apresentou seu projeto na Grã-Bretanha.

Londres, 1804. Gabinete de Henry Addington. Comissão Parlamentar de análise e avaliação do desenvolvimento, para a Royal Navy, de submarino proposto por Robert Fulton. Intervenção do First Sea Lord:

LORD ST VINCENT. – "Pitt was the greatest fool that ever existed to encourage a mode of warfare, which those who command the seas did not want and which, if successful, would deprive them of it."[5]

O "engenho naval mecânico" de Fulton, de potencial promissor, com soluções criativas e inovadoras, foi rejeitado pelos ingleses.

Fulton não desistiu. Voltou aos Estados Unidos da América e dedicou-se ao desenvolvimento de novo sistema de propulsão naval, deficiência tecnológica de seu invento. Quando morreu, em 1815, já navegara a vapor no Rio Mississipi e construíra o primeiro navio com propulsão a máquina de vapor para a U.S. Navy, o *Fulton*.

"Era o ano de 1866". Júlio Verne, com o "*Nautilus, mobilis in mobile*" sob o Comandante Nemo, excita, por "*20 mil léguas submarinas*", a imaginação humana em uma aventura instigante a bordo de "um estranho ser", que espantava e alarmava o mundo. "Seria um campeão dos povos oprimidos?"[6]

Em todos os tempos, desde então, na ficção e na realidade, o estranho navegador das três dimensões dos oceanos, esqualo de aço que mergulha e se move em silêncio nas profundezas do "espaço inte-

4 Os estrategistas da "*jeune école*" argúem que os submarinos, complementados por aeronaves e navios rápidos, são as armas primordiais da guerra naval contemporânea. Somente lanchas de patrulha rápidas, contratorpedeiros de alta velocidade, aeronaves e submarinos são essenciais. A "*jeune école*" foi enunciada pelo Almirante francês Aube. Atualmente, é denominada, nos EUA, de "*Anti-access Strategy*", negação do acesso marítimo pelo país alvo de intervenção ou bloqueio.

5 "Pitt (William Pitt, o Moço. 1759-1806) foi o maior ingênuo que já existiu por encorajar um modo de guerra que aqueles que têm o comando dos mares não necessitam e que, se bem-sucedido, os despojariam dele." (T. A). Pitt, que renunciara em 1801 ao cargo de primeiro-ministro, foi substituído por Henry Addington.

6 O Professor Aronnax, personagem de Júlio Verne, ao contemplar, a bordo do *Nautilus*, galeria de "retratos de grandes defensores da liberdade e da democracia, de todas nacionalidades", ensaiou, na versão de Paulo Mendes Campos, uma relação entre duas almas heróicas, como as de Lincoln e a do Capitão Nemo: a de "campeões dos povos oprimidos".

rior", tripulado por autênticos **Homens do Mar**, marinheiros até debaixo d'água, tem fascinado o espírito humano.

OS SUBMARINOS NA ESTRATÉGIA NAVAL

Com "talento e saber", desde logo, os estrategistas navais perceberam, com lógica de profundidade profissional, as possibilidades e potencialidades de um navio capaz de navegar submerso. Jamais desistiram de incentivar, promover e instar a tecnologia a fazer do submarino o navio completo.

Nos últimos anos do século XIX e no início do século XX, a evolução tecnológica possibilitou a inclusão dos submarinos entre os elementos do Poder Naval, alterando o conceito de Domínio do Mar, colocando as linhas de comunicações oceânicas e as forças navais de superfície sob permanente ameaça. Paralelamente, entreabriu-se a perspectiva de se romper a fronteira líquida que encerra o maravilhoso e promissor "mundo silencioso".

Os estrategistas jamais desistiram de incentivar, promover e instar a tecnologia a fazer do submarino o navio completo

É fato histórico que, para atender a diferentes motivações e conceitos estratégicos navais, as Marinhas de nações com evidentes interesses marítimos passaram a investir no desenvolvimento do submarino.

A U.S. Navy, em abril de 1900, incorporou o *Holland* e deu partida à constituição de uma força de submarinos. Capacitava-se a ultrapassar a supremacia naval britânica, hipótese de guerra dos EUA, que perdurou por décadas após a independência norte-americana.

Após a derrota em Trafalgar e as conseqüentes evoluções políticas regionais e internas, os estrategistas navais franceses, com racionalidade, competência e perseverança, incluíram os submarinos como elementos navais essenciais para a defesa do litoral e de seus portos. Incentivaram desenvolvimentos tecnológicos e investiram em construções de submarinos.

Assim a França, com visão estratégica e em esforço industrial significativo, lançara, em 1903, mais submarinos que todas as demais Marinhas em conjunto.

Por seu lado, o inglês Almirante Percy Scott, em 1914, causou surpresa e provocou conjecturas e comentários de analistas militares ao afirmar, com convicção profissional, em declaração publicada no *Times* e reproduzida na imprensa mundial, que "reconhecia a ameaça de ser possível, um dia, a superioridade do submersível sobre o encouraçado".

Anos antes, em 1908, o Almirante Scott havia sugerido aos uruguaios que, "com uma flotilha de submersíveis corajosamente comandados, se encarregaria de tornar inacessível a bela Baía de Montevidéu à aproximação dos melhores couraçados dos dois poderosos vizinhos".

Em ambas afirmativas, o ilustre estrategista inglês não estava sendo original e, nem mesmo, completo.

É que antes, em 1901, o Tenente Felinto Perry[7], o "bravo Perry" da Marinha do Brasil, nas primeiras páginas da imprensa brasileira, clarividente enunciava: "O mundo marítimo contemporâneo assiste, neste

7 Felinto Perry, oficial da Marinha do Brasil, fiscalizou a construção dos primeiros submarinos para o Brasil, na Itália, e foi o primeiro comandante da Flotilha de Submersíveis, hoje Força de Submarinos.

começo de século, com a consagração do submarino como arma de guerra, aos primeiros sintomas de uma profunda transformação dos meios e processos da guerra naval".

Reconhecia que "ainda o submarino, é certo, não atingiu a perfeição desejada para navegação nos fundos dos mares", mas concluía que, "dentro da esfera das necessidades da guerra naval, ele (o submarino) se tornou um instrumento cada vez mais aperfeiçoável e, por conseguinte, poderoso agente da paz".

A imprensa brasileira, que conhecia e respeitava o denodado Perry, passou a apoiar as concepções do militar culto e fluente que, com destemor e profissionalismo, propugnava por uma flotilha de submersíveis para desestimular antagonismos e manter a soberania de nossa Nação.

É dos jornais da época:[8]

"Poderoso agente da paz. É exatamente sob este aspecto que encaramos a necessidade e a urgência de adquirirmos estas armas de paz."

O Tenente Perry reconhecia a existência de problemas que a tecnologia deveria resolver; mas em momento algum duvidou da capacidade humana em solucioná-los. Foi além: estava convicto do protagonismo futuro dos submarinos na vitória dos conflitos navais, na obtenção e manutenção da paz e em dissuadir intenções hostis e ameaças de uso de força naval contra direitos soberanos, fazendo os riscos com ações navais coercitivas torná-las de relação custo-benefício indesejável.

São suas palavras: "Todos os ramos do saber humano desenvolvem-se com tão grande rapidez que não devemos estranhar se cada ano decorrido for um passo maior para a solução completa do problema da navegação submarina. O espírito humano, já agora, não descansará nesta senda".

Com notável lucidez de visão prospectiva, Perry aconselhava: "Urge, pois, que não distanciemos; que, na posse dos segredos experimentados da nova arma, concorramos para cada vez mais afastar de nós o espectro da guerra".

Os contraditórios sobre dotar a Marinha do Brasil de submersíveis nunca chegaram a discordâncias político-diplomáticas e nunca tiveram profundidade estratégica. Céticos diziam ser os submarinos armas de sonhadores, como se acalentar sonhos e perseguir ideais de paz com honra não predestinassem a grandes ações, a grandes realizações. Derrotistas avaliavam que a nossa gente não estava e não estaria jamais em condições de manobrar com aparelhos e navios tão sofisticados. Não conheciam bem os brasileiros, "brava gente"!

Brasileiros, Jacinto Gomes e Mello Marques construíram modelos navais de submarinos, testados com êxito no início do século XX. O Almirante Emílio Hess, engenheiro naval brasileiro, nos mesmos anos, não só desenvolveu projeto completo de um submersível como analisou o valor bélico do submarino, segundo suas conclusões "sempre o senhor absoluto do momento oportuno para o ataque". Emílio Hess, em artigo publicado na *Revista Marítima Brasileira*, 1º semestre de 1885, esclarecia sua proposição:

"Foi esse o novo tipo de navio de guerra que procurei conseguir para a **defesa** do Brasil e, certamente, as condições especiais do nosso país o tornam desejável na Marinha Nacional. Quer se encare o problema da defesa do Brasil contra uma agressão vinda do mar, sob o exclusivo ponto

8 No Jornal do Commércio, artigo assinado por Pangloss, que, em 1901, acorreu, por diversas ocasiões, em apoio às idéias de Felinto Perry.

de vista militar, ou sob a feição especial da política internacional, ou sob o aspecto econômico-financeiro, dificilmente se atina com melhor solução que aquela que tiver por base a organização de flotilhas de submersíveis, dispostas ao longo da costa, com pequenas bases de operação independentes e setores de ação previamente determinados."

O Almirante Júlio César de Noronha, ministro da Marinha, incluiu três submarinos no Programa de Construção Naval de 1904. Este Programa Naval foi apresentado, com brilhantismo e força de argumentos, à Câmara de Deputados pelo Dr. Laurindo Pitta. Do orçamento da República constaram os recursos financeiros para a construção dessas unidades, em esforços tecnológico e industrial que resultariam em significativos desenvolvimentos autóctones setoriais e estratégicos navais.

É fato, porém, que os recursos previstos não foram disponibilizados. Mesmo assim, jamais se desistiu.

Quatorze anos depois que a Marinha norte-americana incorporou o *Holland* e três anos após a Marinha peruana ter constituído (a 19 de agosto de 1911) sua Flotilha de Submersíveis, a Marinha do Brasil, na histórica data de **17 de julho de 1914**, criou sua **Flotilha de Submersíveis**, com a incorporação de três unidades (os F-1, F-3 e F-5)[9] construídas por encomenda em estaleiro italiano.

Tornavam-se realidades, materiais e dinâmicas, as razões preclaras dos estrategistas navais brasileiros e navegava-se nos rumos de desenvolvimentos tecnológico e operacional que, segura, denodada e profissionalmente, têm passado por contínuo processo de aprimoramento de táticas e procedimentos de operações de submarinos, de capacitações em manter, atualizar e, finalmente, de projetar e construir submarinos no Brasil.

NA GRANDE GUERRA, UM GUERRILHEIRO NOS MARES

Os primeiros anos do século XX presenciaram agravamento crescente de tensões entre o Reino Unido e a Alemanha.

O *kaiser* Friedrich Wilhelm Viktor Albert, já em 1888, iniciara um programa de construção naval para dispor de uma Esquadra que fosse maior e mais forte que a Royal Navy. Deu partida, com efeito, a uma corrida armamentista naval.

Os encouraçados classe *Dreadnought* foram a primeira e convincente demonstração britânica da disposição de manter a supremacia nos mares. A contra-resposta da Alemanha foi a construção de navios também encouraçados, de grande poder combatente, dotados de artilharia aperfeiçoada, de maior alcance e melhor precisão.

Sob o ponto de vista estratégico, sendo o bloqueio naval concepção tradicional e muito empregada pelos britânicos, os alemães consideraram, dentre as possibilidades do inimigo, o bloqueio de seus portos. Dimensionaram sua força naval e planejaram ações para enfrentar tal eventualidade.

A Marinha Imperial germânica foi, porém, confrontada com ação maior que um bloqueio de portos. A Royal Navy bloqueou todo o Mar do Norte. Confiava que obteria a vitória em batalha decisiva contra a esquadra alemã.

Mas o Almirante Alfred Von Tirpitz tinha outros planos. Em avaliação estratégi-

9 Como base segura e cheia de simbolismo, o aço dos cascos dos submersíveis F-1, F-3 e F-5, após anos de atividade pioneira, foram utilizados na construção da ponte que liga a Ilha de Villegagnon, Escola Naval, ao continente.

ca naval, concluiu que a Inglaterra, por sua condição insular, dependia, para sua sobrevivência econômica, das linhas de comunicações marítimas, que a supriam do comércio internacional. Interromper seu tráfego marítimo poderia derrotá-la.

Para negar o uso do mar aos britânicos, Tirpitz dispunha de apenas 20 submarinos[10]. Seguramente eram armas de guerra com a mais atual tecnologia então existente: propulsão diesel na superfície e baterias chumbo-ácidas para navegação em imersão, o melhor sistema disponível e que assegurava um raio de ação de mais de 5 mil milhas marítimas.

Planejou aplicá-los no Mar do Norte, evitando uma batalha entre navios de superfície, que lhe seria desvantajosa em face da comparação dos poderes combatentes.

Os submarinos, ocultando-se sob as águas, escolheriam o momento de atacar e destruiriam navios de guerra e navios mercantes, rompendo o bloqueio e sufocando a Inglaterra pela interrupção do fluxo marítimo que lhe era imprescindível.

No crepúsculo matutino do dia 22 de setembro de 1914, o jovem Tenente Otto Weddigen, no comando do *U-9*, avista três navios ingleses no litoral da Bélgica. Certamente com espírito e mente agitados e com domínio dos procedimentos operativos, determina imersão e aproxima-se dos alvos para o ataque. Às 6h20 lança o primeiro torpedo. Uma explosão afunda o Cruzador *Aboukir*. Trinta e cinco minutos depois, dois torpedos atingem o Cruzador *Cressy*. Outros dois torpedos acertam o Cruzador *Hogue*.

Em curto intervalo, menos de uma hora, um pequeno navio com capacidade de imergir e navegar submerso, com menos de 300 toneladas de deslocamento, comandado por um jovem oficial, pôs a pique três poderosos cruzadores, num total de mais de 36.000 toneladas de deslocamento, levando com eles mais de 1.400 marinheiros britânicos.

A estratégia naval germânica, confiando nos êxitos de uma campanha submarina, declara as águas em torno das Ilhas Britânicas como "Zona de Guerra".

As perdas de navios mercantes ingleses aumentavam. Em alguns meses, as destruições de parte da Esquadra e da frota mercante britânicas poderiam levar o Reino Unido à derrota.

Em abril de 1915, a Embaixada alemã em Washington publicou nos jornais norte-americanos, nas mesmas páginas que anunciavam o programa da viagem do *Lusitania* para a Grã-Bretanha, um aviso em tom ameaçador:

"NOTICE! Travelers intending to embark on the Atlantic Voyage are reminded that a state of war exists between Germany and her allies and Great Britain and her allies; that the zone of war includes the waters adjacent to the British Isles; that, in accordance with, formal notice given by the Imperial German Government, vessels flying the flag of Great Britain, or any of her allies, are liable to destruction in those waters and that travelers sailing in the war zone on ships of Great Britain or her allies do so at their own risk.

Imperial German Embassy. Washington, D.C., April 22, 1915."[11]

10 Conhecidos por *U-boats*, de *Unterseeboot*.

11 N.A.: AVISO! Viajantes que pretendem embarcar em viagem atlântica são advertidos que um estado de guerra existe entre a Alemanha e seus aliados e Grã-Bretanha e seus aliados; que a zona de guerra inclui as águas adjacentes às Ilhas Britânicas; que, em conseqüência disso e de acordo com aviso formal dado pelo Governo da Alemanha Imperial, navios ostentando a bandeira da Grã-Bretanha, ou de qualquer de seus aliados, estão sujeitos a serem destruídos em tais águas e que os passageiros navegando na zona de guerra o fazem sob seu próprio risco. Embaixada Imperial da Alemanha. Washington, D.C., 22 de abril de 1915.

Em 7 de setembro, no litoral da Irlanda, um torpedo, seguido de duas explosões, afunda o H.M.S. *Lusitania*, "*Queen of the seas*".[12]

Na Alemanha, o torpedeamento do *Lusitania* pelo *U-20*, sob o comando do Capitão-Tenente Walther Schwierger, repercutiu como uma vitória do poder naval germânico.

Na Grã-Bretanha, cartazes chamando ao recrutamento clamavam para que "*Take up the sword justice*" e contribua para "*avenge the Lusitania*". *

Teriam os Estados Unidos da América declarado guerra à Alemanha se o *Lusitania* não tivesse sido posto a pique, levando 123 vítimas norte-americanas?

Fato é que a resposta do Presidente Woodrow Wilson não veio imediatamente. Tão-somente quando o *Gulflight*, navio-petroleiro norte-americano, foi atingido por ataque de submarino, com perda de três tripulantes, os Estados Unidos da América aliaram-se definitiva e decisivamente aos ingleses.

Em visão histórica, somente mais de um século depois da Guerra da Independência, a aliança dos EUA com a Inglaterra na Primeira Grande Guerra Mundial firmou um pacto entre as duas nações, desde então sempre mantido na cena planetária.

Efetivamente, os *U-boats* alemães colocaram a Grã-Bretanha perto da derrota ao cortarem suas linhas de comunicações marítimas. A campanha submarina alemã somente foi detida com a entrada dos EUA na guerra. Novos procedimentos táticos, minas e cargas explosivas de profundidade, adoção do sistema de comboios e, em especial, uma desproporcional quantidade de navios anti-submarinos, construídos por uma indústria vigorosa, neutralizaram a ofensiva dos submarinos alemães.

Durante três anos, de 1914 a 1916, a Alemanha perdeu 46 submarinos. Em 1917, as perdas alemãs chegaram a 132 submarinos.

As perdas britânicas, de outro lado, chegaram a 2 mil navios mercantes, algo como 90 por cento dos navios sob registro britânico em 1914. Até o início de 1917, de cada quatro navios que demandavam as Ilhas Britânicas, um era afundado.

Vencedores e vencidos, agressores em potencial e nações ameaçadas em seus interesses têm investido em submarinos, incluindo-os em seus conceitos estratégicos, diferenciados por seus interesses políticos

A História Naval da Grande Guerra não deixou dúvidas sobre o potencial bélico dos submarinos, o novo **guerreiro de elite** dos mares. Desde então, vencedores e vencidos, agressores em potencial e nações ameaçadas em seus interesses têm investido em submarinos, incluindo-os em seus conceitos estratégicos, diferenciados por seus interesses políticos.

NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL, AMEAÇA ATERRORIZANTE

A Conferência de Desarmamento em Washington (1921-1922) e o Tratado resultante, por seus termos, deixaram claros antagonismos latentes. Os japoneses mal dis-

12 Navio em inglês (*ship*) é substantivo feminino, pelo "comportamento" que tem e pelas atenções que merece.

* N.R.: "Empunhe a espada da justiça. Vingue o *Lusitania*".

farçaram intenções de construir uma grande Esquadra para se contrapor à superioridade norte-americana no Pacífico. Italianos e franceses evidenciaram que o desenvolvimento de forças de submarinos era considerado alternativa eficaz para contrabalançar ameaças de esquadras nucleadas por encouraçados e cruzadores e interferir no tráfego mercante marítimo.

Os avanços tecnológicos constatados nos submarinos alemães feitos presas de guerra muito influenciaram, sem dúvida, os desenvolvimentos específicos da U.S. Navy e da Royal Navy. No final da Grande Guerra, os aliados fizeram 176 *U-boats* presas de guerra, que se constituíram em ótimo ponto de partida de processos de aprimoramento tecnológico dos submarinos ingleses e norte-americanos.

Quando, em setembro de 1939, começou (ou recomeçou?) a guerra entre a Alemanha e a França e Inglaterra, a Marinha alemã tinha 57 submarinos. Destes, apenas 49 estavam em condições operacionais, tornando possível manter patrulha de guerra, continuamente, com cerca de seis unidades, apenas.

O Almirante Doenitz necessitava e clamava por, pelo menos, 101 submarinos para reduzir seriamente as capacidades marítima e naval dos inimigos, isto é, para afundar cerca de 700 mil toneladas por mês, impossibilitando reposição pela indústria naval dos oponentes e prejudicando decisivamente o tráfego de mercadorias essenciais ao esforço de guerra e à própria subsistência.

Durante os dois primeiros meses de guerra, os *U-boats* de Doenitz conseguiram pôr a pique, mensalmente, mais de 700.000 toneladas de navios ingleses.

Então, Churchill logrou construir "A Grande Aliança". Com a entrada dos EUA na guerra, em 1941, os submarinos alemães passaram a destruir tão-somente uma média de 170 mil toneladas por mês.

Durante os dois primeiros meses de guerra, os *U-boats* de Doenitz conseguiram pôr a pique, mensalmente, mais de 700.000 toneladas de navios ingleses

★ ★ ★

A partir de 1943, norte-americanos e ingleses passaram a construir mais navios do que os *U-boats* conseguiam destruir

A partir de 1943, norte-americanos e ingleses passaram a construir mais navios do que os *U-boats* conseguiam destruir. Porém, mesmo com a forte oposição anti-submarino, os *U-boats* continuavam, obstinadamente, a agir, mantendo-se como ameaça sempre presente (nem sempre vista, mas percebida por seus resultados) às linhas de comunicações marítimas de seus inimigos. Com a ampliação do teatro de operações marítimo, as baixas dos Aliados incluíam navios mercantes que transportavam para os EUA matérias-primas do norte do Brasil, borracha e bauxita em especial.

Os submarinos foram essenciais para os Aliados em outro teatro de operações. Em 7 de dezembro de 1941, quando a Marinha norte-americana foi duramente atingida em Pearl Harbour, a sua Força de Submarinos passou a ser a única força naval capaz de, prontamente, realizar operações ofensivas

contra o poder naval japonês. O "Serviço Silencioso", sob o comando do Almirante (USN) Chester William Nimitz, atuou contra as linhas de comunicações marítimas essenciais ao esforço de guerra do Japão, tendo posto a pique 55 por cento da tonelagem total de navios-transporte japoneses.

Com perspicácia, um chefe naval da Segunda Guerra Mundial referiu-se aos submarinos como os **vilões bastardos** que afundavam os seus navios; aos submarinos de seu partido, como **os galantes guerreiros** que punham a pique os navios inimigos.

É síntese histórica: em duas gerações, por duas vezes, os submarinos alemães estiveram muito perto de levar a Alemanha a uma grande vitória. Por duas vezes, faltaram-lhes condições. Porém justificaram, seguramente, a afirmativa de Sir Winston Leonard Spencer Churchill: "O único perigo que realmente me atemorizou durante a guerra foi a ameaça representada pelos submarinos inimigos. O ataque pelos submarinos era nosso maior sofrimento".

Os fatos ainda vivos da História recente são lições da arte da guerra e constatações duras dos argumentos da força no relacionamento internacional

SUBMARINOS NUCLEARES NO CONFLITO PELAS MALVINAS

No Atlântico Sul, em 1982, submarinos nucleares foram protagonistas do conflito naval que envolveu diretamente a Argentina e o Reino Unido. Evidenciou alianças e diferenças latentes de interesses. Também ressaltou o histórico e sempre elevado valor do Poder Naval na solução de conflitos.

Os fatos ainda vivos da História recente são lições da arte da guerra e constatações duras dos argumentos da força no relacionamento internacional.

O *Admiral* Sandy Woodward, em março de 1982, comandava um grupo-tarefa da Royal Navy em exercícios nas proximidades de Gibraltar. Tanto quanto possível, acompanhava a evolução da situação político-estratégica no Atlântico Sul, "onde a Argentina ameaçava realizar operação de desembarque para ocupar as Falklands".

Às 21h30 do dia 2 de abril, recebeu mensagem do comandante-em-chefe da Royal Navy: "*Argentina has invaded the Falklands Islands*".*

Foi, de pronto, atribuído ao *Admiral* Woodward o comando da força-tarefa que deveria neutralizar a Esquadra argentina no alto-mar, sobreviver a duros ataques da Força Aérea argentina e desembarcar, a viva-força, fuzileiros navais para derrotar guarnição do Exército argentino que ocupava as Ilhas.

Rapidamente, o grupo-tarefa sob o comando do *Admiral* Woodward evoluiu de uma situação de exercícios para condições de "pronto para a guerra". Demais meios navais, submarinos, meios aeronavais, anfíbios e logísticos necessários para fazer frente à situação seriam concentrados em Ascensão, ilha sob controle britânico, no Atlântico Sul, aproximadamente no paralelo de Recife. Assim, dentre outras ações, no dia 5 de abril, os Navios-Aeródromos *Hermes* e *Invincible* partiram de Portsmouth, a mais de 8 mil milhas marítimas das Falklands, para incorporarem-se à força-tarefa em Ascensão.

Na elaboração do Plano de Campanha, desenvolvido segundo completo, testado e efi-

* N.R.: "A Argentina invadiu as Ilhas Falklands."

ciente Processo de Planejamento Militar Naval, dentre todos os fatores intervenientes avaliados, o *Admiral* Woodward admitiu como "possibilidades do inimigo", capazes de prejudicar seriamente sua missão, as ações de submarinos argentinos mesmo em águas próximas a Ascensão. Em suas próprias palavras: "Não se necessita um grande esforço de imaginação para se concluir que os argentinos poderiam facilmente posicionar um submarino na área de Ascensão com o propósito de terminar a guerra antes de seu efetivo início".

Com profissionalismo, o *Admiral* Woodward, sem informações precisas da localização e das condições operacionais dos submarinos argentinos, concluiu, acertadamente, que submarinos "*guppies*", como o *Santa Fé* e o *Santiago Del Estero*, da Armada Argentina, tinham características que os capacitavam a realizar ações a longa distância da base, em áreas oceânicas, como nas proximidades da Ilha de Ascensão, durante todo o trânsito da força-tarefa inglesa para o sul do Atlântico e no teatro de operações.

A história do conflito registra que o Submarino argentino *Santa Fé*, com severas restrições operacionais, deslocou-se heroicamente na superfície para prestar apoio logístico às tropas argentinas que ocupavam as Malvinas. A 24 de abril, sem possibilidade de efetiva reação, foi colocado definitivamente fora de ação em Grytviken.

Santiago Del Estero, o outro *guppy* da Armada Argentina, não tinha condições operacionais sequer para se fazer ao mar.

Assim, *Santa Fé* e *Santiago Del Estero*, à míngua de recursos financeiros e tecnológicos para adequada manutenção em face de sua idade, não tiveram oportunidade de, a favor da Argentina, como admitira possível o próprio *Admiral* Woodward, "terminar a guerra antes mesmo de seu efetivo início".

Os outros dois submarinos argentinos, o *San Luis* e o *Salta*, de projeto alemão, também de propulsão convencional diesel-elétrica como os *guppies*, por suas dimensões e demais características, eram indicados para ações mais próximas da base de apoio, em regiões de águas relativamente rasas, que lhes seriam favoráveis. Lógico, então, admitir que seriam empregados em zonas de patrulha contra a Força Naval nas proximidades de Port Stanley.

Efetivamente, há registros, embora ainda não muito completos, de que o grupo-tarefa inglês teria tido contato sonar com provável submarino a nordeste das Falklands, tendo realizado ataques sem êxito.

De outro lado, relato também naturalmente impreciso dá conta que o *San Luis* efetuou, no mesmo dia, aproximação sonar e atacou um navio de superfície de grande porte. Um único torpedo lançado não atingiu o alvo. Pode-se inferir que a distância de lançamento do torpedo fora acima do alcance eficaz, ou que o torpedo falhou por deficiência de preparo e manutenção, ou que medidas evasivas do alvo resultaram eficazes.

E quanto aos submarinos do partido vencedor?

A Royal Navy destacou três submarinos nucleares para o teatro de operações: o HMS *Conqueror* (da classe *Valiant*, com 4.000 toneladas de deslocamento submerso, sob o comando do *Commander* Christopher Wreford-Brown), o HMS *Spartan* (da classe *Swiftsure*, comandado pelo *Commander* Jim Taylor) e, da mesma classe, o HMS *Splendid* (sob o comando *do Commander* Roger Lane-Nott), todos submarinos de ataque com propulsão nuclear (*SSN*, na sigla inglesa).

A 28 de abril, as áreas marítimas em torno das Falklands foram divididas em quadrantes para operações dos submarinos. Ao SSN *Conqueror* foram atribuídas as áreas dos quadrantes sudoeste e sudeste.

O *Admiral* Woodward, em exame corrente da situação, concluiu que os grupos-

tarefa capitaneados, respectivamente, pelo Cruzador *Belgrano* e pelo Navio-Aeródromo *Vinte e Cinco de Maio*, poderiam, coordenadamente, provocar uma batalha decisiva que, pela comparação de poderes combatentes e situação tática, seria favorável às forças de superfície e aeronavais argentinas. Havia uma solução: cortar uma das garras da pinça com ações de submarinos. Um SSN, o *Conqueror*, estava em posição favorável e tinha condições de fazê-lo.

Logo no dia 2 de maio, o *Conqueror* obteve e passou a manter contato sonar com o Cruzador *Belgrano* e duas fragatas que o escoltavam. Este grupo-tarefa argentino mantinha-se fora dos limites da Zona de Exclusão promulgada pelos ingleses.

Uma mudança de rumo do *Belgrano* para nordeste teria justificado, pela ameaça que sugeriria, a ordem para o *Conqueror* "atacar o Grupo do *Belgrano*".

Às 18h57 do dia 2 de maio de 1982, o comandante do *Conqueror* concluiu a aproximação para posição de lançamento de torpedos contra o *Belgrano* e ordenou o disparo de salva de quatro torpedos[13]. Seguiram-se duas explosões. Em menos de uma hora, o Cruzador *Belgrano* foi a pique. Trezentos e vinte e um marinheiros argentinos tiveram o mar por sepultura; cerca de 900 se salvaram; todos, enquanto tinham voz e vida, na noite escura e águas frias, cantavam o Hino Nacional Argentino, demonstração emocionante de quanto as Malvinas estão presentes nos corações argentinos.

A Esquadra argentina teve ordem de regressar para os portos.

Um submarino nuclear, em ação isolada, fez a Esquadra argentina voltar para os portos. Decidiu o controle estratégico-naval do teatro de operações e, conseqüentemente, ditou a sorte do conflito.

O *Admiral* Woodward constatou que, desde então, não teve mais a ameaça de nenhum dos navios de guerra argentinos e concluiu: *"We had made the Argentinians send out their fleet and a single attack by a British SSN had then defeated it"*.*

PERSPECTIVA SUBMARINA

Os submarinos da Segunda Guerra Mundial, como os da Primeira, ainda navegavam à noite na superfície, carregando as baterias para ações em imersão durante o dia. Eventualmente, quando a situação tática possibilitava, atacavam alvos a tiros de canhões. Eram "submersíveis".

Passo a passo, com segurança, a tecnologia tem respondido aos estrategistas: dotou os submarinos de grande raio de ação e aperfeiçoou as baterias para aumentar a capacidade de navegar em imersão. O esnórquel veio possibilitar a carga de baterias em imersão, aumentando a discrição operacional.

Há que reconhecer que os submarinos das duas Guerras mundiais eram ruidosos, lentos e incapazes de permanecer submersos mais que algumas poucas horas. Seus torpedos eram de baixo desempenho e eficácia e seus sensores, primários. Mesmo na Segunda Guerra Mundial, os submarinos eram, ainda, submersíveis. Seus *modus operandi* os mantinham, a maior parte do tempo, na superfície, e, sempre que possível, atacavam na

13 O comandante do *Conqueror*, *Commander* Christofer Wreford-Brown, em encontro profissional, realizado em 1983, com o então Comandante Fernando Eduardo Studart Wiemer, submarinista da Marinha do Brasil e hoje almirante, confirmou o lançamento de quatro torpedos MK-8 contra o Cruzador *Belgrano*, com dois acertos.

* N.R.: "Nós fizemos com que a esquadra argentina fosse para o mar, e um simples ataque do submarino nuclear os derrotou".

superfície, com canhões e torpedos. A capacidade de imergir era reservada para operações vitais, para obter êxito com a surpresa do ataque ou para tornar possível afastar-se para posterior ataque. A velocidade em imersão era baixa e a permanência em ações submersas, limitada por severa curva de descarga das baterias do sistema de propulsão.

Desde sempre, os estrategistas procuram, racional e permanentemente, tirar proveito das capacidades intrínsecas do submarino, características que o fazem distinto: deslocar-se nas três dimensões dos oceanos, libertar-se da região de intercorrência do meio líquido com a atmosfera, obter máximo rendimento do hélice propulsor, possuir especial capacidade de detecção hidrosônica. Tais particularidades asseguram ao submarino as condições de uma "ameaça invisível e silenciosa", que pode surpreender seus alvos a qualquer instante.

Os submarinos constituem ameaça a todas as rotas de comunicações marítimas, em todos os oceanos, nas águas sobre controle do partido oposto, em áreas marítimas vitais. É deles a iniciativa. Mantêm tripulações de navios e forças de superfície em permanente estado de tensão. Impõem aos inimigos a necessidade de dispor de considerável gama de meios anti-submarinos. Navios-aeródromos, navios de reabastecimento logístico, navios-transporte, navios mercantes preciosos não podem contar somente com mobilidade e velocidade para defenderem-se ou se evadirem; necessitam forte escolta e, mesmo assim, correm risco de, a qualquer instante, receber golpe fatal de inimigo sagaz e invisível, que não se preocupa com as condições meteorológicas e que se reserva a vantagem de agir quando lhe aprouver, mantendo com ele a possibilidade de surpreender o adversário com a iniciativa das ações.

Não é distante da realidade chamar-se o submarino de **guerrilheiro dos mares**. Porém, um **guerrilheiro tecnológico**. Oculta-se no meio ambiente, detecta o inimigo, seleciona o melhor alvo e busca o momento favorável para o ataque forte e decisivo; aproveita a surpresa para fazer outros desgastes antes de se esquivar para eleger nova oportunidade.

Não são, ainda, os submarinos uma arma invencível. Mas, se desde Sir William Pitt, as nações que têm superioridade naval e dependem do uso dos mares preferem que as demais não os tenham, certamente é bom e tranqüilizador ter-se, em nossa Marinha, submarinos

A ameaça submarina, na guerra naval, é sempre presente. Os submarinos podem atacar, a qualquer momento, nas áreas e nas ocasiões que lhes forem mais favoráveis, mesmo e principalmente quando as condições meteorológicas e de propagação sonora no meio líquido forem adversas aos navios de superfície. Suas armas mais típicas, os torpedos, são "inteligentes" e, literalmente, perseguem implacavelmente os alvos até destruí-los.

Não são, ainda, os submarinos uma arma invencível. Mas, se desde Sir William Pitt, as nações que têm superioridade naval e dependem do uso dos mares preferem que as demais não os tenham, certamente é bom e tranqüilizador ter-se, em nossa Marinha, submarinos.

Que pretendem os submarinos? Que novas surpresas e novos sucessos podem alcançar aqueles que, por duas vezes, colocaram em colapso o tráfego marítimo mundial, quase decidindo a sorte das guerras com seus torpedos?

Este "**atirador de elite**" é, a seu modo, um elemento de dissuasão. Em Estratégia de Paz ou de Crises, os submarinos seguramente são reconhecidos como agentes significativos da vontade nacional, inibindo, pelos riscos que suas ações acarretam, agravamento de tensões, ameaças e uso de forças navais hostis. Fazem o risco com a guerra torná-la indesejável e favorecem circunstâncias de negociações políticas.

Conhecendo todas as possibilidades e potencialidades dos submarinos, os estrategistas navais, chamados permanentemente a manipular as dimensões do poder naval para evitar ou vencer conflitos, insistem, sempre e sem esmorecimento, na obtenção do melhor desenvolvimento da tecnologia aplicável aos submarinos.

A tecnologia tem respondido, continuamente, às exigências renovadas dos estrategistas.

Foi, é significativo, um estrategista naval, um submarinista, o Almirante (USN) Hyman G. Rickover[14] quem coordenou o projeto da U.S. Navy que resultou no primeiro "autêntico submarino", o SSN *Nautilus*.

A propulsão nuclear, por ser anaeróbica, libertou definitivamente os submarinos da superfície, fazendo-os exímios navegantes do "espaço interior" e precursores de uma das mais promissoras perspectivas do futuro, a perspectiva submarina, correspondente ao uso dos cinco sétimos do globo terrestre, os oceanos. Felinto Perry vaticinara: "Nunca engenho de destruição fez dar ao Homem mais largo passo para seus ideais de Civilização". É que na massa líquida, fronteira tão perto de nós quanto ainda desconhecida, estão promissoras soluções para o futuro da humanidade.

A dissuasão gerada por submarinos, em vocação peculiar, manteve o conflito entre as duas grandes potências nos campos político-diplomático, ideológico e econômico

★ ★ ★

Os submarinos são guerreiros tecnológicos em um ambiente no qual se dá, essencialmente, o confronto de tecnologias

Nas relações internacionais do século passado, denominadas "*Guerra Fria*", submarinos nucleares lançadores de mísseis estratégicos, em patrulha contínua nos oceanos, foram "**Sentinelas da Paz**", dissuadindo, pela certeza de ser possível uma resposta a qualquer ataque, soluções bélicas para o confronto bipolar. A dissuasão gerada por submarinos, em vocação peculiar, manteve o conflito entre as duas grandes potências nos campos político-diplomático, ideológico e econômico.

A tecnologia continua a aportar novos avanços para os submarinos. Cada vez são

14 O Almirante USN Hyman G. Rickover nasceu a 27 de janeiro de 1900, na Polônia, quando ainda província russa. Faleceu em 1986, tendo, como guarda-marinha, conhecido o primeiro submarino norte-americano, o *Holland*. Quando almirante, construiu o primeiro submarino com propulsão nuclear, o "autêntico" submarino.

mais velozes, mais silenciosos, capazes de mergulhar a grandes profundidades, dotados de sensores de longo alcance e aperfeiçoado poder discriminatório, armamentos mais precisos. Da análise de todos os desenvolvimentos tecnológicos e operacionais da guerra anti-submarinos e dos submarinos, pode-se concluir, sem tergiversar, que os submarinos abriram uma distância considerável entre suas capacidades e as das unidades anti-submarinos.

Os submarinos são **guerreiros tecnológicos** em um ambiente no qual se dá, essencialmente, o confronto de tecnologias.

CENÁRIOS PROSPECTIVOS

Os submarinos terão contribuições no futuro previsível do relacionamento internacional?

Para responder a tal indagação faz-se necessário enunciar cenários prospectivos globais e, particularmente, aqueles que envolvem interesses e posições soberanas brasileiras.

As sociedades nacionais estão condenadas a, continuamente, avaliar, dimensionar, preparar e aplicar poder para realizar seus interesses.

Estadistas e estrategistas têm que perceber a realidade planetária e, com domínio da racionalidade e de conhecimentos, ancorados em experiência vivida, com "talento e saber" realizar os anseios nacionais, manter a paz com dignidade, preservar a independência e resguardar a soberania, reconhecer e promover interesses comuns, dissuadir atitudes antagônicas e vencer conflitos dos cenários presentes ou prospectivos que vierem a ocorrer, que não puderem ser evitados.

Em visão abrangente, cenários prospectivos político-estratégicos do relacionamento internacional compreendem-se em três grandes grupos, pela natureza dos fenômenos sociais que encerram.

Um dos futuros possíveis seria o do fim do uso das diferentes formas de violência para a realização de objetivos nacionais. Corresponderia ao equilíbrio harmônico dos interesses das nações em processo de mútuo respeito. Neste cenário, as sociedades abdicariam de supremacias e não utilizariam choques e tensões, crises, violências, todo o espectro dos conflitos para impor posições políticas e estratégicas, religiosas, étnicas, econômicas e comerciais, enfim, seus interesses particulares. A era das guerras estaria terminada, as sociedades humanas atingiriam a perfeição no relacionamento recíproco. A violência, em suas diversas naturezas, estaria extinta.

É de se admitir, também, **cenário prospectivo** de características diversas, no qual Estados nacionais, em nome da paz, abram mão de seus interesses, abdiquem de suas fronteiras físicas e da dignidade nacional e, perdendo identidade cultural e soberania, entreguem seu direito de decidir o próprio futuro a lideranças hegemônicas. Talvez subsistam, certamente por pouco tempo, com base em seu passado histórico e sentimentos comuns. Mas, certamente, perderão o poder criador livre e, à míngua de vitalidade e energia própria, entrarão em colapso e perderão a condição de povos livres.

É fato histórico incontestável, porém, que nos cenários mundiais passados e contemporâneo não se observou alguma descontinuidade, alguma interrupção nos fenômenos sociais conflituosos. Não se viveu, jamais, uma paz mundial. Há, pois, um **terceiro grupo de futuros possíveis**, que inclui conflitos internacionais. No relacionamento entre as nações, o contexto dos fenômenos políticos encerra posições de interesses antagônicos e esforços de integração. É da natureza social que a realização de interesses particulares inclua o uso da força. Há, pois, cenários futuros

possíveis nos quais os interesses continuariam a provocar conflitos.

Pois bem, de todos os cenários prospectivos que incluem conflitos, cientificamente construídos, um dos que se apresentam com maior probabilidade de ocorrência é o de crises político-estratégicas, freqüentes instabilidades vividas pelo mundo contemporâneo nas relações internacionais.

Constata-se, é cristalino, que a Estratégia de Crises – uso político, deliberado e controlado de intimidações, da ameaça de uso e, no limite do espectro, de efetivo emprego de força ou violência, em suas diversas naturezas e dimensões – tem sido instrumento de promoção de interesses específicos e hegemônicos.

Os êxitos históricos obtidos com a Estratégia de Crises autorizam admitir, em face de insistentes ocorrências, seu emprego em cenários prospectivos de certa probabilidade. Até porque a evolução da ordem internacional tem ocorrido sem que se anulem as assimetrias sociais e raciais, econômicas e comerciais, tecnológicas e industriais e, inclusive, religiosas como causas de instabilidades político-estratégicas.

Intransigências na imposição de discutíveis e egoísticos interesses de "transnacionalismo global", de um lado, e de "hegemonias com topônimo" têm inspirado posições políticas e ações econômicas, financeiras, comerciais e, mesmo, bélicas para manter ou obter vantagens desproporcionais, egocêntricas e injustas. Pressionados e acovardados, obliterados ou incompetentes, Estados há que abdicam direitos soberanos e sentimentos nacionais e rendem-se a mercantilismo falaciosamente comum. Os que têm presente digno do passado resistem com dignidade.

As sociedades, ao se constituírem em Estados-nações, estruturam-se para sobreviver e para ter condições efetivas de dar proteção e segurança, dentro de fronteiras determinadas, contra a interferência e o controle de agentes externos que possam pôr em risco a ânsia de viver com dignidade, a necessidade de sentirem-se seguras, a justa aspiração de evoluir para realizar as vontades individuais.

Universalmente, as instituições das estruturas dos Estados realizam, para responder a suas responsabilidades, em seqüência metodológica, análises e avaliações político-estratégicas que resultam em elementos necessários para percepção, tão nítida quanto possível, da realidade conjuntural e para inferir cenários de possível ocorrência futura. À política cabe enunciar e orientar as ações para que se chegue ao cenário desejável ou para que se sobreviva, com satisfação social, a cenários ásperos que não puderem ser evitados.

Revisitar, então, características, causas e conseqüências das crises político-estratégicas e atentar para as tendências, subjacentes algumas e evidentes outras, do relacionamento internacional leva a preocupações e prudentes precauções decorrentes da freqüência e eficácia que têm tido diferentes naturezas de **bloqueio** – do político ao religioso, do científico-tecnológico ao industrial e ao comercial, do econômico e financeiro ao militar.

Mecanismos financeiros e sistemas comerciais internacionais, imposições discriminatórias de atos decididos em organismos internacionais influenciados por componentes fortes, agências de controle tecnológico, legislações tributárias e barreiras protecionistas têm sido instrumentos de diferentes formas de bloqueio, motivados por interesses egoísticos, causas de crises político-estratégicas.

Para assegurar o direito de decidir seu próprio futuro, sua soberania, nações alvos de bloqueios não podem descartar hipóteses de resistência, uma vez que, ainda que limitadas, podem dissuadir intervenções, confrontados os objetivos da inter-

venção com riscos decorrentes de reações à sua implementação.

Em **cenários específicos de nossos interesses diretos**, os brasileiros sabemos bem das responsabilidades que temos com a Amazônia. Há que conhecê-la, cientificamente. Tratamos com seriedade de pesquisar sua biodiversidade, potenciais hídrico e mineral e, em especial, as condições do equilíbrio ambiental. Os nativos, habitantes das margens dos rios e dos campos gerais da periferia, têm cultura e direitos inerentes preservados e respeitados.

Sabemos que a Amazônia não é uma grande ilha; é uma região arquipelágica, na qual os rios são as rotas hídricas que cortam o "mar de floresta", articulando naturalmente os pólos habitados e os potencialmente econômicos em ambiente sustentável. A floresta, como os oceanos, não pode ser desvirginada; admite ser controlada.

O Amazonas e seus afluentes, mais de 20 mil quilômetros de vias navegáveis, constituem poderosa fonte de possibilidades: intercomunicam as "ilhas do arquipélago", fertilizam a terra, mas, paralelamente, emprestam permeabilidade ao nosso território e são, pois, fonte de vulnerabilidades.

Temos logrado evitar que a região, em penetrações pelas fronteiras terrestres permeáveis e pelas calhas de rios sucessivos, abrigue narcoprodutores e narcoguerrilheiros. Em demonstração inequívoca de solidariedade entre as nações pan-amazônicas, o Rio Amazonas é aberto, pelo Brasil, à navegação mercante internacional para os países a seu montante.

Mesmo assim, o comportamento soberano e responsável brasileiro na Amazônia tem sido alvo de incompreensões, suspeitas e acusações levianas que, efetivamente, disfarçam cobiças alienígenas.

Conhecidos e tristemente eficazes destruidores do meio ambiente e genocidas históricos de minorias étnicas, em outros hemisférios, apresentam-se como defensores da ecologia amazônica. Importadores de estoques minerais, receptadores de madeira extraídas ilegalmente, piratas apropriadores de riquezas da biodiversidade, colecionadores inconseqüentes de espécies nativas do *habitat* especial, organizações que se dizem "sem bandeira" e que, sem dúvida, são inspiradas, em sua maioria, por plutocracias, manipuladores da opinião pública internacional, movidos por interesses aéticos assumem-se paladinos trombeteadores da defesa da Amazônia!

O comportamento soberano e responsável brasileiro na Amazônia tem sido alvo de incompreensões, suspeitas e acusações levianas que, efetivamente, disfarçam cobiças alienígenas

São bem evidentes as pressões contra as soberanias nacionais da região por predadores históricos travestidos de neo-ambientalistas, de agentes de economias neocolonizadoras. Têm poder suficiente para agravar as pressões para impor seus interesses ao nível de crises político-estratégicas. Mais que uma questão de vontade de fazê-lo, trata-se de eleição da oportunidade de realizá-lo.

Da pressão à intimidação, da ameaça ao efetivo uso da força, em qualquer de suas naturezas, há que se admitir a existência e o agravamento possível de ações político-diplomáticas contestatórias de soberania, restrições econômico-financeiras, intervenções e ingerências sob disfarce ambien-

talista, antropológico e sociológico e, no limite, demonstrações, incursões e ações militares contra direitos soberanos.

Há evidências sensíveis.

Constroem para a Amazônia um futuro que desafia direitos soberanos sobre parcela significativa e inalienável de nosso território. O que é ameaçado é, decididamente, interesse vital brasileiro.

MERGULHO PROFUNDO NO FUTURO

Com percepção da realidade, visão estratégica e domínio da racionalidade, estadistas e estrategistas não podem esperar o tempo interpretar os fatos, esclarecer motivações e gerar conseqüências. Ator e alvo na cena planetária, o Brasil é, a um só tempo, conveniente fornecedor de matérias-primas e réu ecológico de acusadores com passado e presente de agressões ambientais.

O Brasil é nação com vocação e disposição de colaboradora da concórdia internacional, amante da paz e jamais disposta a abrir mão da independência em decidir seu próprio destino, construir seu futuro em concerto de sociedades que se respeitam mutuamente.

Os Estados atribuem às instituições navais de sua estrutura as responsabilidades de constituir, preparar e empregar as forças navais indispensáveis para a salvaguarda da soberania e da independência e para a defesa de seus interesses legítimos dependentes do uso dos mares.

Tais responsabilidades atribuídas às Marinhas exigem, cada vez mais, a aplicação de conhecimentos de Ciência Política e sensibilidade estratégica, domínio de teorias de múltiplas disciplinas, técnicas e reflexões de profunda especificidade profissional e contribuições da inteligência lógica para desenvolvimento contínuo de Planejamento Estratégico Naval e sua realização objetiva.

É do Planejamento Estratégico Naval identificar as vulnerabilidades no uso do mar para realizar os interesses nacionais e inferir ameaças[15] que possam manifestar-se contra direitos inalienáveis.

Particularmente, com visão estratégico-naval, cabe atenção específica para o bloqueio naval que, embora tipificado como ato de guerra pelo Direito Internacional, tem sido utilizado como ameaça agravada, como meio coercitivo. Neste contexto, evidencia-se que são sujeitos a bloqueio naval nossos portos, o tráfego marítimo mercante, que movimenta mais de 90 por cento de nosso comércio exterior, nossas fontes marítimas de hidrocarboneto, que alimentam de energia nossa indústria e transporte, e, em especial, a saída para o mar da Amazônia.

Em cenário particular, duas ameaças pairam sobre a Amazônia: o transnacionalismo (ou globalismo), que ignora soberanias de Estados nacionais, e hegemonias que se avocam ao direito de ingerências preventivas. Poderão, no futuro e em determinadas causas, se juntar.

As ameaças são multidisciplinares. Passo a passos oportunos, intimidações, ameaças e uso efetivo de força buscam e buscarão desestimular a defesa da soberania regional: a força da mídia influindo, com a difusão de lendas e mentiras, na opinião pública mundial, pressões econômicas e financeiras, barreiras comerciais e científico-tecnológicas, condenações e sanções preconceituosas de organismos internacionais e organizações não-governamentais em

15 Essencialmente, a manifestação de ameaças depende de capacidade disponível para efetivá-la e vontade de utilizá-la como instrumento de imposição de posições e interesses conflitantes com os do ameaçado.

defesa de minorias étnicas – pretensamente ameaçadas em seus direitos – ou "preocupadas" com a ecologia global e mais com a produção do que com o consumo de drogas, grupos de ideologias exóticas, associados a terrorismo e narcotráfico, tendendo a, é prudente admitir e antever, intervenções militares e ações militares-navais.

A ocupação militar da Amazônia, além das dificuldades decorrentes das características geofísicas, teria custo político de muito problemática aceitabilidade pela opinião pública mundial.

Há, certamente, outras formas, sutis ou não, para a ocupação da Amazônia: ingerências, autodeterminação dos povos indígenas, combate à produção de drogas, defesa do meio ambiente, por exemplo, antes de força de argumentos ser substituída por argumentos de forças, quer político-econômicas, quer bélicas.

Cada uma das ameaças e todas têm que ser respondidas, por nossa "glória no passado" e pela "paz no futuro", com honra, dignidade e justiça.

Rejeitar perspectiva construída à nossa revelia e reconstruir o futuro prospectivo de justiça social e respeito mútuo internacional implica ter e evidenciar condições e vontade política de cobrar custos altos a quem tencionar atingir interesses e direitos legítimos nacionais. As posições pacíficas são coerentes com o direito soberano de organizar a defesa de interesses maiores, inalienáveis.

Porém, os estrategistas navais têm o dever de analisar cenários específicos, nos quais o bloqueio naval, sob a capa de propósitos ambientalistas e de combate ao fluxo de drogas, além de ter probabilidade de ser aceito pela opinião pública internacional, adrede preparada, tenderia, no mínimo, a levar a uma negociação – a partir de posição política e militar forte do bloqueador – da própria soberania sobre a região.

Nos mares, submarinos são essenciais para dissuadir agressões e, sempre prontamente disponíveis, para fazer valer a vontade política nacional. Submarinos têm capacitação para assegurar que sejam evitadas intimidações e ameaças e que agressões militares-navais sejam uma opção que nenhum Estado possa, racionalmente, contemplar sem esperar uma reação que prejudique, seriamente, qualquer êxito esperado com ações e bloqueios navais.

O Brasil é o primeiro país ao sul do equador a construir submarinos, uma das mais complexas atividades da Engenharia Naval. São submarinos, ainda convencionais, da mais avançada tecnologia

Ações de submarinos são capazes de inibir intimidações navais e prejudicar, decisivamente, eventuais bloqueios de nossos portos, do comércio marítimo e a acessos da hidrovia amazônica. **Em outras palavras, os submarinos são expressões dinâmicas do poder naval que têm potencial para cobrar preço elevado de eventual e qualquer agressão que busque bloquear a liberdade de uso das linhas de comunicações marítimas e, na hipótese específica, o acesso à hidrovia amazônica.**

Submarinos convencionais (com propulsão diesel-elétrica), por suas características intrínsecas, são particularmente eficazes contra bloqueios a curta distância do litoral. Submarinos com propulsão nuclear serão mais eficazes contra bloqueios navais mais afastados da costa e, também,

contra plataformas móveis de incursores aéreos.

Pode-se, facilmente, inferir que planejamento estratégico naval considere prever operações de submarinos contra ameaças previsíveis de cenários prospectivos. Com objetividade, o preparo do poder naval brasileiro tem incluído submarinos na constituição da força naval.

O Brasil é o primeiro país ao sul do equador a construir submarinos, uma das mais complexas atividades da Engenharia Naval. São submarinos, ainda convencionais, da mais avançada tecnologia. Em exercícios operativos com as principais Marinhas do mundo, no Atlântico Norte e no Atlântico Sul, têm provado, sobejamente, o mais elevado desempenho operativo, por suas características materiais e sistêmicas e pelos submarinistas que os tripulam.

A necessidade, profissionalmente estabelecida, de submarinos nucleares de mais longo raio de ação, maior velocidade e melhores taxas de indiscrição não tem sido descurada e negligenciada. A Marinha vem trabalhando, na dimensão de seus orçamentos anuais, no desenvolvimento de propulsão naval nuclear para seu projeto de submarino nuclear [S(N)].

Nas décadas de 1970-80, a Marinha, tendo concluído que submarinos nucleares seriam imprescindíveis a nossas forças navais, realizou estudos para determinar as mais factíveis etapas para o domínio do ciclo do combustível nuclear, visando ao seu emprego na propulsão naval, especificamente de submarinos. Para o enriquecimento de urânio, a conclusão técnica indicou a centrifugação como o processo atingível com os conhecimentos dominados e infra-estrutura industrial nacional, sem dependências de fontes externas de tecnologia, insumos e itens materiais, aliás sempre negados.

Abrangentemente neste programa, os esforços realizados pela Marinha do Brasil, paralelamente à capacidade de projetar e construir submarinos, têm resultado nos desenvolvimentos autóctones de tecnologias específicas e industriais, como turbinas a vapor, condensadores, bombas, motores e geradores elétricos, sistemas de controle e de testes, combustível e reator nucleares.

Em muito breve tempo, as usinas nucleares brasileiras de geração de energia elétrica estarão utilizando combustível nuclear totalmente produzido no Brasil, com tecnologia brasileira

A INB[16], recentemente, adotou o sistema de enriquecimento de urânio com técnica de ultracentrifugação, desenvolvido no Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo, no lugar de processo alemão de "*jet nozzle*", desenvolvimento que não logrou êxito. Em muito breve tempo, as usinas nucleares brasileiras de geração de energia elétrica estarão utilizando combustível nuclear totalmente produzido no Brasil, com tecnologia brasileira.

Tendo em vista que a energia nuclear tende, desde agora, a complementar a matriz energética brasileira, é técnica e economicamente significativo que o Brasil possa realizar esta opção sem dependência material, tecnológica e industrial do exterior.

16 Sigla de Indústrias Nucleares Brasileiras.

Quanto à construção naval e à propulsão nuclear, a Marinha do Brasil tem condições de, ainda nas primeiras décadas deste século, construir e operar nossos primeiros submarinos nucleares e fazer deles expressão concreta e dinâmica de vontade nacional de soberania e respeito mútuo internacional.

CONCLUSÕES: RECONSTRUINDO O FUTURO

Para construir o futuro que nos interessa, há que aceitar desafios. Os êxitos, como os insucessos, retribuem decisões. A omissão só responde pelo fracasso.

Para manter a dignidade nacional, a lógica recomenda e a História adverte que há um imperioso sentido prático em desenvolver e exercitar condições de evitar, inibir, dissuadir e vencer ameaças, desafios e apetites antagônicos.

Para construir o futuro que nos interessa, há que aceitar desafios. Os êxitos, como os insucessos, retribuem decisões. A omissão só responde pelo fracasso

Kissinger[17] alerta: "As ações diplomáticas sem o respaldo de força militar são apenas exercício de lirismo".

Nações oprimidas, bloqueadas, necessitam de uma "clava forte", de "braço forte" para a manutenção da independência.

Os povos que não se reportam e não analisam ponderadamente a História estão condenados a repetir fracassos.

Aos estadistas, mais que o domínio da "Arte do possível", cabe elucidar os limites, cada vez mais amplos, do que a sociedade deseja e ao que ela aspira e o que lhe é factível.

Por diretamente relacionado, verifica-se na História das Civilizações que, em todos os tempos, na Grécia Antiga, em Portugal dos Grandes Navegadores e Grandes Descobrimentos, na Grã-Bretanha "Rainha dos Mares", o progresso das nações está intimamente relacionado com o investimento dos Estados em suas esquadras. Nações em declínio deixaram de investir em suas Marinhas, em processo recorrente e perverso de decadência. Não há grande nação sem um grande Poder Marítimo.

Os estrategistas, ancorados na interpretação consistente da realidade e na antevisão de cenários prospectivos, subordinam-se à vontade nacional, à Política, e preparam o poder disponibilizado para garantir a realização dos interesses maiores. Quem faz a guerra não são as armas, são os interesses.

Na paz, os estrategistas têm sido acusados de preparar as nações para as guerras do passado. Estes críticos só devem ter lido a história dos perdedores. O libelo é inconsistente e, quando atinge nossa realidade, é preconceituoso.

Nosso país, é certo, já perdeu alguns confrontos e negociações econômicas, comerciais, diplomáticas. Mas a História é testemunha de que jamais perdemos uma guerra ou crise internacional em que a Marinha tenha sido chamada a defender nossos interesses. Não são êxitos casuais. Decorrem de soluções e atitudes desenvolvidas em conceitos estratégicos coerentes com a realidade nacional e com dedicação patriótica.

Há que se confiar nos estrategistas navais brasileiros.

17 Henry Kissinger – Conselheiro especial de segurança no Governo Nixon (EUA, 1973-1977). Prêmio Nobel da Paz, 1973.

Nos oceanos, que circulam nossas riquezas, que polinizam nossa cultura e nos trazem demonstrações de amizade e de inveja hostil, ou dispomos de meios navais eficazes para dissuadir e enfrentar ações navais contra nossos direitos ou nos resignamos a ostentar fraqueza provocadora e ingênua pretensão de manter, com negociações sem respaldo da força, nossa soberania e nossa dignidade nacionais diante de um mundo sequioso que pretende, ávida e pretensiosamente, construir o futuro da ordem mundial.

Agentes da paz, os submarinos são capazes de contribuir para propiciar reconciliações e para gerar oportunidades de desfazerem-se incompreensões.

Profundamente racional é "imergir e navegar", juntos, os amantes da justiça, nos rumos da compreensão e do respeito mútuo.

A soberania e o direito das nações têm, nos submarinos, fortes e decisivos defensores.

Para Júlio Verne, o submarino é "campeão dos povos oprimidos".

No mundo contemporâneo e no futuro previsível, das nações que desejam a paz com honra e justiça, a **clava forte**.

Não há grande nação sem um grande Poder Marítimo

★ ★ ★

A soberania e o direito das nações têm, nos submarinos, fortes e decisivos defensores

Submarinos, a clava forte, seu destino é estranho, profundo; e é também grandioso!

E no futuro, com a guerra banida dos fenômenos sociais, quando os homens atingirem a perfeição inatingível, que se realize a predição[18] de Júlio Verne: *"Que o justiceiro seja História e o sábio prossiga no uso pacífico dos mares"*, para o bem da Humanidade. **Submarinos, a clava forte!**

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS>; Submarino; Política nacional; História marítima; C & T na Marinha; Pensamento militar; Poder Marítimo; Mentalidade marítima; Soberania;

18 Interpretada por Paulo Mendes Campos na sua versão de *Vinte mil léguas submarinas*.

BIBLIOGRAFIA

1. BALLARD, Robert D. *Exploring the Lusitania*. Ontario. Madison Press,1995.
2. CARVALHO, Olavo de. "Golpe de Estado no Mundo". Rio de Janeiro. In: *O Globo*, 24 mai 2003.
3. CERQUEIRA DE SOUZA, Marco Polo Áureo. *Os Nossos Submarinos*. Rio de Janeiro. FORS, 1978.
4. CHURCHILL, Winston S. *Memórias da Segunda Guerra Mundial*. /Trad. Vera Ribeiro/. Rio de Janeiro. Nova Fronteira, 1995.
5. FLORES, Mário César. *Reflexões Estratégicas*. São Paulo. É Realizações, 2002.
6. FUZETA DA PONTE, Antônio Carlos. *Contributos para uma Estratégia Portuguesa*. Lisboa. ISNG, 1991.
7. GUERRA, Yapery Tupiassu de Brito. *A Evolução Técnica do Submarino*. São Paulo. M.MAR. Escritório Técnico de Construção Naval, 1964.
8. KUENNE, Robert E. *The Attack Submarine. A study in Strategy*. New Haven and London. Yale University Press, 1965.
9. PANGLOSS. "Submersíveis". Rio de Janeiro. In: *Jornal do Commercio*, jun. 1901.
10. PERRY, Felinto. "Submarinos". Rio de Janeiro. *Jornal do Commercio*, 1 jun. 1901.
11. _____. "Submarinos". São Paulo. In: *O Estado de S. Paulo*, 8 jul. 1901.
12. PRESTON, Antony & BATCHELOR, John. *The First Submarines*. London. Phoebus Publishing Co., 1974.
13. THE SUBMARINE in the United States Navy. Washington. Naval History Division, 1969.
14. TRACY, Nicholas. *Nelson's Battles. The Art of Victory in the age of sail*. London. Catham Publishing, 1996.
15. VERNE, Júlio. *20 000 léguas submarinas. / Vingt milles lieues sous les mer/*. Trad. Paulo Mendes Campos/. Rio de Janeiro. Abril Cultural, 1972.
16. VIANNA FILHO, Arlindo. "Até embaixo d'água". Itabuna-Ilhéus. In: *Semanário Bahia Sul*, 16 dez 1971.
17. _____. "A Tragédia do Kursk". Rio de Janeiro. In: *O Periscópio*, ano XXXIX, nr. 55, 2001.
18. _____. *Crises Político-estratégicas*. Brasília. Estado-Maior da Armada, 1988.
19. _____. "Eles mantêm a paz e transportarão o futuro". Itabuna. In: *Tribuna do Cacau*, 23 jul 1971.
20. _____. *Ensaio Sociológico dos Submarinistas*. Aula inaugural do Curso de Aperfeiçoamento de Submarinos para Oficiais. Rio de Janeiro. ForS, 1996.
21. _____. *Estratégia Naval Brasileira*. Rio de Janeiro. BibliEx., 1995.
22. _____. *Estudos Estratégicos na Universidade*. Curitiba. Universidade Tuiuti do Paraná. In: Promover, set 2002.
23. _____. "Mísseis em Cuba e a Estratégia de Crises". Rio de Janeiro. In: *Revista Marítima Brasileira*, v. 107, nr. 719, jul/set. 1987.
24. _____. *Operações de Submarinos*. Rio de Janeiro. Escola de Guerra Naval, 1975.
25. _____. "Precursores Brasileiros do Poder Submarino". Rio de Janeiro. In: *Navigator*,. nr. 13 jun 1976 a dez. 1977.
26. _____. *Submarinos no Planejamento Estratégico Naval*. Conferência no Rotary Club de São Paulo,2001.
27. WOODWARD, Admiral sir John. *One Hundred Days, The memoirs of the Falklands Battle Group Commander*. Glasgow. Harper Collins Publishers, 1992.

OS ATAQUES DAS CANOAS PARAGUAIAS AOS ENCOURAÇADOS FLUVIAIS BRASILEIROS

A Marinha do Brasil na Guerra do Paraguai não foi só Riachuelo

LUIZ EDMUNDO **BRÍGIDO** BITTENCOURT
Vice-Almirante (Ref[0])

SUMÁRIO

Introdução
Antecedentes
Os preparativos paraguaios para as abordagens
O ataque das canoas do dia 2 de março
O ataque das canoas na noite de 9 para 10 de julho
Anexo: Curriculum vitae do CMG Joaquim Rodrigues da Costa

INTRODUÇÃO

Encouraçados contra canoas? O que há de heroísmo nestes embates?

Antes da leitura destes episódios, devemos lembrar que os ditos encouraçados brasileiros nada mais eram que pequenos navios fluviais protegidos por cinta de até 120 mm (4"7) e armados com um ou dois canhões de grosso calibre próprios para combater fortalezas. Podemos até considerá-los embarcações mais próximas a batelões, sem superestrutura, exceto pela(s) torre(s) de artilharia, pela chaminé, pelos mastros, por alguma tomada de ar de ventilação e, às vezes, por um passadiço rudimentar. Sua borda-livre era muito pequena (chegava a 30cm), permitindo que qualquer um, de uma simples canoa, pudesse pular facilmente para o seu "convés".

Cabe salientar que o número de atacantes, para cada navio, era muitas vezes maior que o dos defensores, e que a luta era, basicamente, de corpo a corpo e protegidos pela escuridão da noite.

Dentre os maiores de nossos navios em operação no Rio Paraguai, o maior era o Encouraçado *Herval*, com 1.444 toneladas

de deslocamento e 65 metros de comprimento, seguindo-se o *Bahia*, o *Cabral*, o *Colombo*, o *Lima Barros*, o *Mariz e Barros* e o *Silvado*, com deslocamentos que variavam de 500 a 900 toneladas e comprimentos que não excediam 50 metros. Os monitores *Alagoas*, *Ceará*, *Pará*, *Piauí*, *Rio Grande* e *Santa Catarina* (todos iguais) deslocavam 350 toneladas e se estendiam por 40 metros.

Para termos de comparação, o atual Monitor *Parnaíba* desloca 620 toneladas e tem 60 metros de comprimento, sendo protegido por uma cinta de 76 mm (3 polegadas).

ANTECEDENTES*

Após o forçamento vitorioso de Humaitá, em 19 de fevereiro de 1868, por seis navios brasileiros – *Barroso* com *Rio Grande* a contrabordo, *Bahia* com *Alagoas* e *Tamandaré* com *Pará* –, Solano López tomou uma série de providências de caráter defensivo, mas uma apenas de caráter ofensivo: a captura de navios brasileiros, cujas tentativas se deram a 2 de março e na noite de 9 para 10 de julho de 1868 (sem contar com a tentativa do *Alagoas* durante o forçamento de Humaitá).

Em 15 de agosto de 1867, Inhaúma liderou o forçamento de dez encouraçados por Curupaiti, então uma poderosa fortaleza. Eram eles: *Bahia*, *Barroso*, *Brasil*, *Cabral*, *Colombo*, *Herval*, *Lima Barros*, *Mariz e Barros*, *Silvado* e *Tamandaré*. O bom senso técnico-militar de Inhaúma e de Caxias impediu que os navios continuassem e forçassem, em seguida, Humaitá. Por isso, permaneceram fundeados em um trecho do rio de uma larga curva ao abrigo dos canhões das duas fortalezas. E assim permaneceram durante seis meses, tendo como única atividade pequenas movimentações para o bombardeamento de Humaitá.**

Em novembro de 1867, as tropas de Caxias chegaram a Taií, conquistando-a e cortando, assim, a comunicação fluvial de Humaitá com Assunção. Assim também ficou garantido o abastecimento para a esquadra acima daquela fortaleza. Taií fica na margem esquerda do Rio Paraguai, a cerca de 50 quilômetros acima de Humaitá.

Em 19 de fevereiro de 1868, três encouraçados e três monitores forçaram vitoriosamente a passagem por Humaitá.

Assim, a partir do final de fevereiro de 1868, a Marinha dispunha de três encouraçados e três monitores acima de Humaitá, e de sete encouraçados logo abaixo daquela fortaleza. Todos, uma séria ameaça para López.

OS PREPARATIVOS PARAGUAIOS PARA AS ABORDAGENS

A primeira idéia de López foi preparar um grupo de 200 homens, bons nadadores, e formar com eles quatro grupos iguais, cujos homens deveriam atirar-se ao rio armados com espadas e nadar, escondidos em camalotes*** até os encouraçados e abordá-los por surpresa. No ensaio, foi visto que os remansos do rio eram de difícil transposição, e o plano foi abandonado (Centurion)[16].

A segunda idéia foi levar os nadadores seguros a pequenas jangadas unidas por meio de cordas, duas a duas, e que seriam levadas pela correnteza do rio até chega-

* N.A.: Para mais detalhes ver artigo *Humaitá – 140 anos*, na *RMB* 4T/2007, págs. 10 a 13 e mapas e desenhos às págs. 10, 12 e 16.

** Ver mapa das páginas _____ e _____.

*** Camalotes – Porções de terra revestida de vegetação espessa e arbustos, alguns de certa altura, arrancados das margens pela cheia do rio, e que se reúnem formando verdadeiras ilhotas flutuantes (Raul Tavares – *RMB*, 1º bim./1927, p. 670).

rem próximo aos seus objetivos. Cada jangada era feita com troncos de quatro palmeiras e tinha capacidade para 50 homens. No ensaio, também não foram aprovadas.

Finalmente, López voltou-se para uma solução mais convencional: canoas. Mandou aprestar oito* canoas para 25 homens cada, mais dez oficiais. Elas deveriam seguir presas duas a duas por meio de uma corda de couro de "20 jardas de comprimento" (Thompson)[2]. Ao aproximarem-se de seu objetivo, o par deveria manobrar para que cada canoa chegasse ao navio por um dos bordos. Quando a corda ficasse presa na roda da proa do alvo, automaticamente a correnteza atracaria as canoas nos dois bordos do navio assaltado. "Todos os homens iriam sentados, levando nas mãos folhas ou ramos de camalotes, de maneira que cada grupo assim disfarçado se confundisse com as ilhas flutuantes destas plantas aquáticas que desciam o rio em profusão, ao sabor da corrente por ser época de cheia" (Centurion)[16].

ATAQUE DAS CANOAS NO DIA 2 DE MARÇO**

Na noite de 1º para 2 de março de 1868, os navios brasileiros surtos entre Humaitá e Curupaiti eram os seguintes: *Lima Barros* (com o chefe CMG **Joaquim Rodrigues da Costa** a bordo) e *Cabral* na vanguarda, em linha; na popa deste, o *Silvado* e o *Herval*; mais abaixo, na boca do Rio d'Oro, como repetidor de sinais, o *Mariz e Barros*; e, no Porto Elisiário, o *Brasil* (com Inhaúma a bordo) e o *Colombo*. Seus comandantes eram respectivamente: Capitão-de-Fragata Gracindo de Sá e Capitão-Tenente Alves Nogueira; CT Jerônimo Gonçalves e CT Helvécio Pimentel; CT Neto de Mendonça; e CT Salgado e CT Bernardino de Queiroz (Visconde de Ouro Preto).[25]

Ali estavam eles havia mais de seis meses, afora a recente participação no apoio ao forçamento de Humaitá por três deles e três monitores, apenas bombardeando, com freqüência, as posições inimigas. Estavam protegidos dos canhões de grosso calibre de Humaitá, mas não estavam sossegados. "Duas ou três peças colocadas nos bosques em frente aos encouraçados molestavam os brasileiros sempre que apareciam sobre a coberta" (Thompson)[2].

A uns 400 a 500 metros adiante dos navios de vanguarda (mais a montante), fazia o serviço de vigilância um escaler comandado pelo Guarda-Marinha José Roque da Silva; nessa noite, caberia o serviço ao escaler do *Lima Barros*. Pelas 2 horas, notou este guarda-marinha algo anormal com os camalotes que desciam o rio. Acercou-se deles e logo verificou serem canoas paraguaias, repletas de homens armados. Rumou célere para os navios da vanguarda e os avisou da aproximação do inimigo. "O *Herval* queimou três foguetes, dando o alarme" (Balthazar da Silveira)[28].

Passemos ao relato de Thompson[2]:

"As canoas eram 24 (agrupadas em quatro divisões – [Balthazar da Silveira[28]]), e cada uma delas levava 12 homens armados, principalmente com sabres e levando granadas na mão e foguetes para lançá-los dentro dos encouraçados."

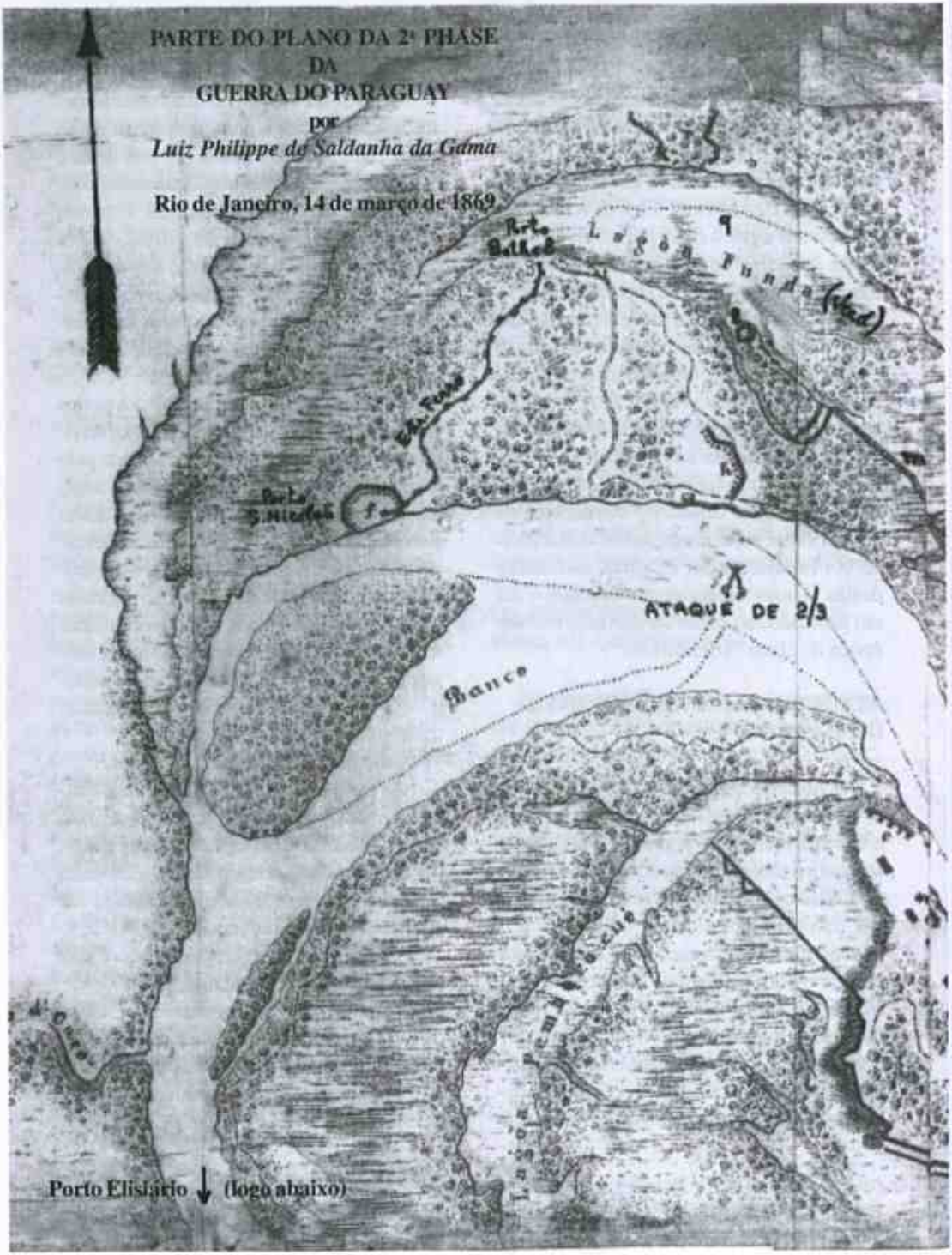
"A expedição era comandada pelo Capitão Yunez, ajudante de López."

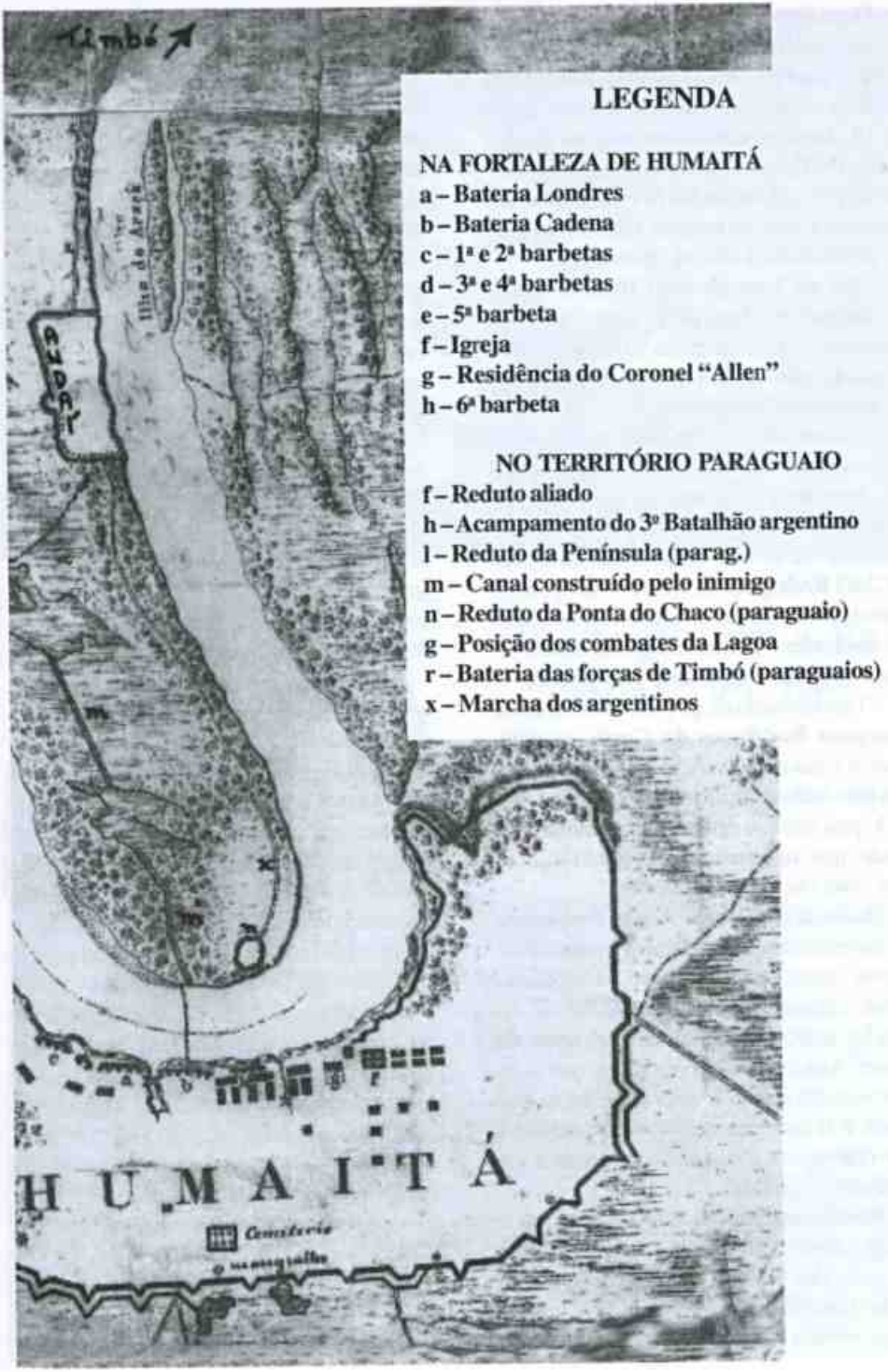
"Várias canoas se desviaram por causa da forte correntada e, em vez de aproximarem-se dos encouraçados atacados, foram levadas águas abaixo e recolhidas pelos navios inimigos".

---

* No dia do ataque de 2 de março, participou um número muito maior de canoas. Segundo Raul Tavares, 48.

** Ver mapas às páginas _____, _____ e _____.


PARTE DO PLANO DA 2ª PHASE
DA
GUERRA DO PARAGUAY
POR
Luiz Philippe de Saldanha da Gama
Rio de Janeiro, 14 de março de 1869
Porto Bellaco
Lagoa Funda (Red)
Ilha Formosa
Porto S. Nicolas
ATAQUE DE 2/3
Banco
Porto Elisiário ↓ (logo abaixo)



LEGENDA

NA FORTALEZA DE HUMAITÁ

a – Bateria Londres
b – Bateria Cadena
c – 1ª e 2ª barbetas
d – 3ª e 4ª barbetas
e – 5ª barbeta
f – Igreja
g – Residência do Coronel "Allen"
h – 6ª barbeta

NO TERRITÓRIO PARAGUAIO

f – Reduto aliado
h – Acampamento do 3º Batalhão argentino
l – Reduto da Península (parag.)
m – Canal construído pelo inimigo
n – Reduto da Ponta do Chaco (paraguaio)
g – Posição dos combates da Lagoa
r – Bateria das forças de Timbó (paraguaios)
x – Marcha dos argentinos

Ouro Preto nos informa: "... os inimigos ... não podem conservar a ordem prevista para o ataque; alguns grupos abalroaram entre si, outros desviaram-se, de forma que só 14 canoas se acercaram do *Lima Barros* e oito do *Cabral*. As demais, encaminhando-se para o *Silvado* e o *Herval*, descaíram com a correnteza, indo ter algumas ao Porto de Elisiário, junto ao *Colombo*...".

Com um "furor selvagem" (Raul Tavares)[11], os paraguaios voltam para o convés do *Lima Barros* e do *Cabral*. Estão todos nus, armados com "pistolas, machados, sabres e facões de abordagem" (Ouro Preto)[25].

"Os sentinelas e o pessoal que ali estava opõem-se como podem à fúria dos assaltantes. As guarnições procuram abrigo no interior dos navios. O comandante do navio – Garcindo de Sá – e o comandante da divisão – CMG **Rodrigues da Costa** – saem para o convés para orientar o combate. Desfecham os revólveres e batem-se valentemente a espada, procurando retirar-se para as torres".

"Transpassado de golpes, tomba o chefe **Joaquim Rodrigues da Costa**, os paraguaios o mutilam... ao expirar, encontra forças para transmitir, através da escotilha junto à qual caíra, a ordem de metralhar-se a tolda, que insistentemente reiterou, com voz cada vez mais desfalecida."

Balthazar da Silveira[28], no seu depoimento de testemunha ocular, descreve o evento com alguns outros detalhes: "O ato heróico desse rápido combate, na tolda do *Lima Barros*, é o que foi praticado pelo chefe **Rodrigues da Costa**. Agarrado pelos paraguaios, que o conheciam, foi arrastado até a escotilha da máquina e aí disse-lhe o chefe dos assaltantes que ordenasse a máquina seguir avante e sua vida seria garantida".

Rodrigues da Costa, com a mesma intrepidez e firmeza de voz que sabia conservar no meio dos maiores perigos, debruçou-se sobre a escotilha e gritou para baixo: "Façam fogo, venham soltar o prisioneiro". Ainda bem não tinha pronunciado as últimas sílabas, já seu corpo estava em pedaços (Jaceguai)[19].

"Mais feliz, o Comandante Garcindo consegue, graças a sua pequena estatura, penetrar pela portinhola de uma das torres, depois de desesperada defesa e gravemente ferido por tremendo talho que quase lhe decepa o ombro.

Já abrigada, a tripulação fuzila os assaltantes por entre os interstícios e aberturas das seteiras e escotilhas, ou despeja-lhes metralha, quando o permitem as oscilações da turba, obedecendo assim ao moribundo chefe.

São os inimigos dizimados, mas não desanimam; antes pelejam com furor redobrado. Não podendo penetrar nas torres, obstruídas as seteiras pelas bocas dos canhões, tentam, desordenada e loucamente, fendendo e lascando as rijas madeiras a golpe de machado, abrir caminho para a coberta, a praça-d'armas ou às máquinas, de onde a morte lhes é arremessada.

Medonhas cenas semelhantes reproduzem-se no *Cabral*, cujas oficialidade e guarnição combatem com igual valor" (Ouro Preto)[25].

Os paraguaios causaram, também, "alguns danos com suas granadas de mão e estavam a ponto de apoderar-se do *Cabral* porém, no momento em que conseguiam penetrar nele, apareceram os outros encouraçados e salvaram este navio varrendo o convés com sua metralha." (Thompson)[2]

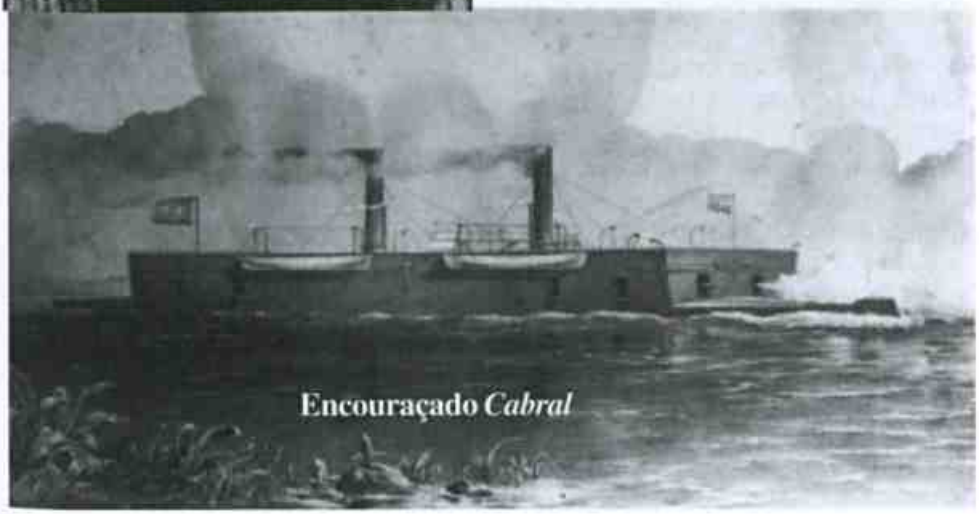
O *Silvado* – navio de prontidão – mandou imediatamente um escaler levando a notícia para o chefe Inhaúma; levanta fogos e dirige-se para ficar entre os dois navios atacados. Como estava assentado, abre fogo de metralha contra os conveses de seus irmãos que estavam cheios de paraguaios. O *Herval* segue-o na tarefa. Ambos atacam as canoas que se lhes deparam, pondo-as a pique.

Mais uma vez o depoimento de Balthazar da Silveira[28] enriquece a descrição do contra-ataque: "Os comandantes do *Silvado* e do

Encouraçados *Cabral* e *Lima Barros*

O ATAQUE DE 2 DE MARÇO DE 1868

Chefe Joaquim Rodrigues da Costa



Encouraçado *Cabral*

Herval, sem hesitação, os hostilizam (o *Lima Barros* e o *Cabral*) como se inimigos fossem, pelo que o *Lima Barros* só deveu às suas divisões estanques o não ter sido metido a pique. Agiram, incontestavelmente, os comandantes dos dois navios, metralhando de preferência as toldas dos dois outros, ocupadas pelo inimigo. Se assim não houvessem procedido naquela emergência, certamente os paraguaios acabariam por se apoderar do *Lima Barros* e do *Cabral*". (Jaceguai)[19]

Tão logo tomou conhecimento da luta, Inhaúma suspendeu com o *Brasil* em socorro, mandando que o *Mariz e Barros* o acompanhasse. Para finalizar a operação, determinou que o *Silvado* e o *Mariz e Barros* atracassem a contrabordo do *Cabral* e que o *Herval* e o *Brasil* o fizessem no *Lima Barros*.

O inimigo deixou 32 cadáveres no convés do *Cabral* e 78 no *Lima Barros*. Os brasileiros tiveram 16 mortos, 55 feridos e 15 aprisionados, dos quais três oficiais. Dentre os oficiais feridos gravemente, incluía-se o Capitão-Tenente Foster Vidal, que se tornaria nome importante na Marinha.

Segundo Thompson[2], "os paraguaios perderam mais de 200 homens, caindo sobre os conveses dos navios cerca de cem; os brasileiros tiveram 40 baixas. O Capitão Yunez perdeu um olho e muitos oficiais foram mortos".

O ATAQUE DAS CANOAS NA NOITE DE 9 PARA 10 DE JULHO

No dia 9 de julho de 1868, López, mais uma vez, tenta, por meio da abordagem, capturar navios brasileiros.

Nesses quatro meses que intermediaram as duas tentativas, aconteceram alguns eventos importantes da guerra: López abandonou Humaitá com 12 mil homens em 3 de março; as tropas de Caxias penetram no Quadrilátero* em 21 de março, após a conquista de Rojas (Sauce), Espinillo e Ângulo; as tropas aliadas desembarcaram no Chaco em 2 de maio; e a luta no Chaco estava prestes a terminar. Nela, os navios acima de Humaitá muito colaboraram.

Nesse cenário de guerra, encontramos o Encouraçado *Barroso* e o Monitor *Rio Grande*, fundeados em frente ao acampamento da infantaria brasileira da posição, um pouco acima de Taií – sua base – na área habitual, desta vez o *Barroso* quase a meio do rio e o *Rio Grande* pela alheta daquele, amarrado junto à mata da margem esquerda do Rio Paraguai.

Desde meados de junho, eram os navios disponíveis acima da fortaleza de Timbó.

O Rio Paraguai, vindo do norte, chega à Vila do Pilar – ainda em mãos paraguaias –, onde faz uma curva pronunciada e apertada de cerca de 110° para a direita e, assim, percorre cerca de dez quilômetros, quando inicia um largo semicírculo para a esquerda, até chegar a Taií, após cerca de 25 quilômetros, onde faz uma outra curva pronunciada de cerca de 135° para a direita e, na direção geral oeste, um estirão leva-o para Laureles. A sete quilômetros acima de Taií, na margem direita do Rio Paraguai, deságua o Rio Berbejo (ou Vermelho).**

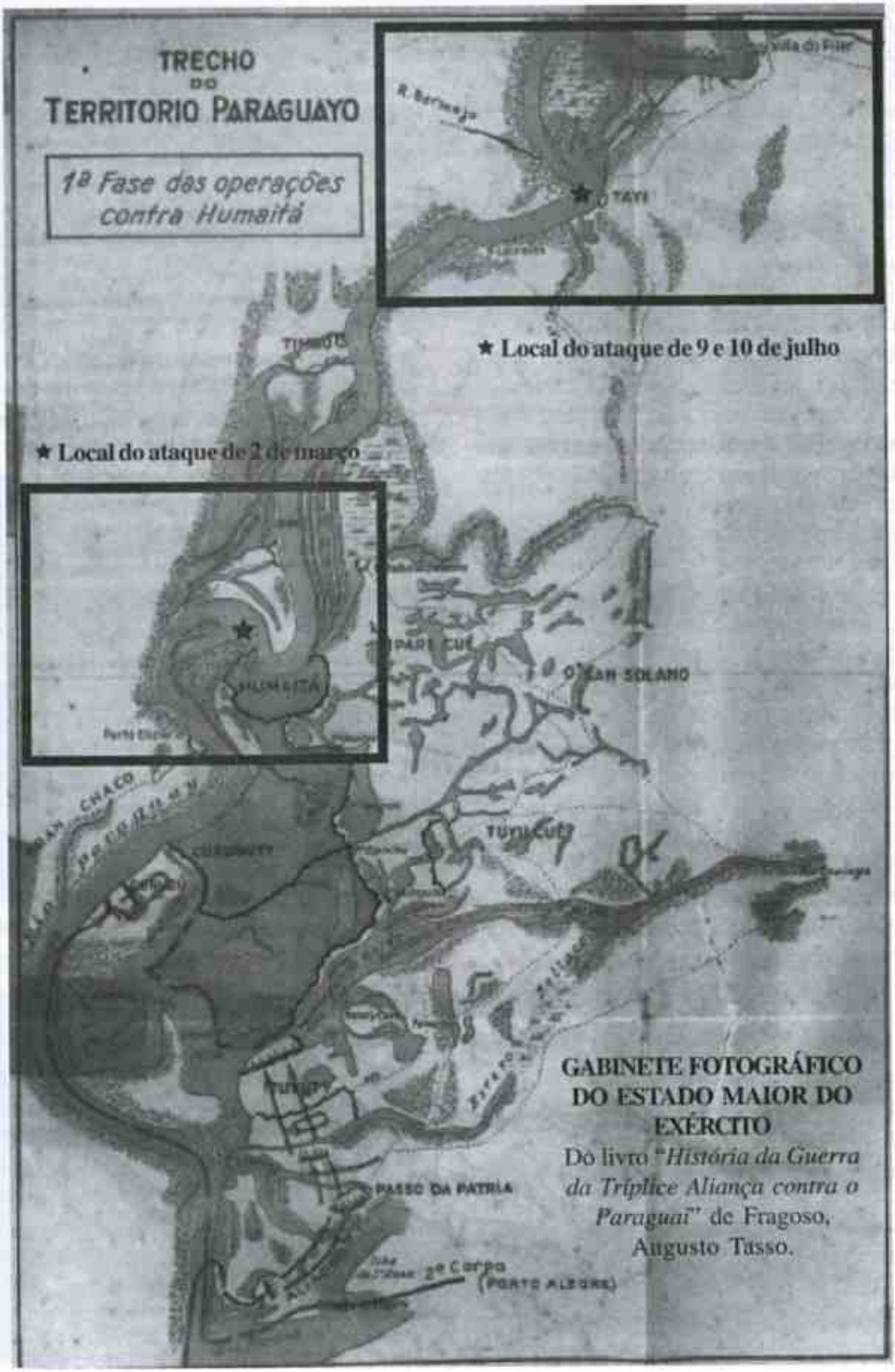
Devemos estar lembrados que o *Barroso* e o *Rio* Grande formavam o par que liderou, com inteiro sucesso, o forçamento de Humaitá. Lá, como agora, comandavam-os, respectivamente, o **Barão de Jaceguai*** e o **Capitão-Tenente Antônio Joaquim**.

---

* Quadrilátero – Área fortificada paraguaia em torno de Humaitá. Limita-se a oeste pelo Rio Paraguai; ao sul pelas trincheiras de Curupaiti, do Lago López, da Lagoa Chichi e do Lago Piriz; e a leste pelas de Sauce (Rojas), de Passo Ângulo, de Passo Espinillo, de Passo Tassymbu, de Passo Benitez e de Humaitá.

** Ver mapa à página _____.

*** Ver também o artigo "Barão de Jaceguay e a Escola Naval", na *RMB* 2T/2004, p. 214 a 216.



GABINETE FOTOGRÁFICO DO ESTADO MAIOR DO EXÉRCITO

Do livro "*História da Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai*" de Fragoso, Augusto Tasso.

Jaceguai, como competente chefe e marinheiro, tomou todas as providências que cabiam no caso de terem de resistir a um assalto, tal como aconteceu em 2 de março e que iria sofrer dentro de pouco tempo: navio fechado, convés vazio, e planos para atirar de dentro do navio para o convés assaltado.

Do lado paraguaio, López, determinado como sempre, organiza uma expedição de 20 canoas, reunidas duas a duas e levando, cada uma, 12 homens e um oficial. No comando da operação, o Major Lino Cabriza, seu antigo ajudante de campo.

(Observação do autor: Tanto nesta como na anterior, comandavam as operações homens da mais alta confiança de López, demonstrando a importância que dava às empreitadas daquele tipo.)

De acordo com o planejamento, na tarde de 9 de julho de 1868, as canoas partiram do Rio Bermejo, onde ficaram escondidas durante algum tempo aguardando a oportunidade favorável. Desceram o Rio Paraguai dissimuladas em camalotes (como a época era de águas altas, um grande número de camalotes descia o rio), chegando às vizinhanças dos navios brasileiros pouco antes da meia-noite.

Os homens estavam armados com espadas, lanças curtas e pistolas e levavam, também, granadas de mão, tubos com material asfixiante e/ou incendiário e cabos para aboçarem as amarras. Dentre os homens, alguns conheciam o interior dos navios e suas máquinas.

"Um navio comandado por quem tem consciência da sua responsabilidade nunca pode ser surpreendido." (Jaceguai)[19]

Interessante notar que no diário de Caxias[15] consta que naquele dia, 9 de julho, um sargento prisioneiro declarou, entre outras coisas, que López tencionava assaltar os encouraçados surtos em Taií, para o que já tinha organizado a força adequada, e informou o nome do comandante da operação.

Parece que não houve tempo para alertar os navios.

O oficial de quarto do *Barroso* – Segundo-Tenente (Graduado) Alfredo de Araújo Neves – pressente o inimigo e dá o alarme.

Conheçamos algumas passagens da parte do próprio **Jaceguai**[19]: "Com o ruído das armas, corri a casamata e, ao chegar ali, ainda nenhum paraguaio havia saltado no convés do meu navio, que, entretanto, já estava cercado de canoas da casamata para vante".

"(Na mesma ocasião, observei que, no Monitor *Rio Grande*, nenhuma canoa havia atracado ainda.)"

Um navio comandado por quem tem consciência da sua responsabilidade nunca pode ser surpreendido.

Jaceguai

"Rompi o fogo de fuzilaria das portinholas de vante da bateria e da parte superior da casamata, guarnecida esta por fuzileiros navais e pelos cabos marinheiros. Reservei [como planejado] as metralhas com que estavam carregadas as peças de vante para quando o inimigo ocupasse em massa o convés. [Quando as empregou] o efeito desses projetis produziu um estrago considerável em um grande número de paraguaios, um verdadeiro extermínio."

"Convencidos os paraguaios de que nada podiam conseguir avante da casamata, vieram com todas as canoas para ré, onde, do mesmo modo, foram repelidos pelo fogo das portinholas e da parte superior da casamata."

"[Enquanto isso] a máquina funcionava para trás [o que fez com que virassem] quase todas as canoas que não se encheram d'água."

Continuemos com **Jaceguai**.[19]

"Saí então para a tolda com o bravo [prático] Etchebarne e alguns oficiais e marinheiros, e acabamos de destroçar os últi-

Monitor *Alagoas*, gêmeo do *Rio Grande*

O ATAQUE DE 9 PARA 10 DE JULHO DE 1868

O Barão de Jaceguay

Na Guerra do Paraguai

Como Comandante da Esquadra de Evolução

Encouraçado *Barroso*

mos inimigos que se agarravam às canoas emborcadas... Alguns paraguaios, desprendendo-se do costado desse navio (*Barroso*) em uma chalana e na minha canoa, remaram para o monitor, que então já seguia avante, aproximando-se a este navio."

"Foi nesse momento que se travou uma luta entre um grupo de talvez 15 paraguaios e o denodado comandante do *Rio Grande*, **CT Antônio Joaquim**. (O seu corpo apareceu boiando com um tiro na cabeça nas águas do porto de Taií. Foi recolhido e recebeu sepultura digna, ali mesmo em Taií.)

A coletânea da *Revista ABC*[3] (paraguaia), além de confirmar o depoimento de Jaceguai, informa que o *Barroso* atirou metralha sobre o convés do *Rio Grande* (tal como aconteceu em 2 de março entre os navios atacados), "produzindo grande mortandade entre os paraguaios. Igualmente, foram destruídas as canoas em que vieram". "Mais da metade dos paraguaios morreram (sic) em combate ou afogados; nadando, tentavam, com ferimentos graves, ganhar a costa".

Jaceguai informa que no convés de seu navio jaziam 42 cadáveres paraguaios e que, entre os brasileiros, um oficial foi morto e um oficial e 11 praças ficaram feridos.

"As granadas de mão e as matérias asfixiantes e incendiárias, que o inimigo lançou pelas escotilhas, nenhum estrago causaram."

Jaceguai termina o seu depoimento dedicando longo espaço para enaltecer o comandante do *Rio Grande* – **Antônio Joaquim** – e o **Prático Etchebarne**.

Diz ele, entre outras coisas:

"A esquadra perdeu naquele dia dois homens de ação de grande valor, em gêneros diversos."

"**Antônio Joaquim** era o marinheiro inteligente e arrojado que, tendo entrado jovem para o serviço, como simples grumete voluntário, na idade de 40 anos atingira, por seus serviços de mar e de guerra, o posto de capitão-tenente e o comando de um encouraçado."

"**Etchebarne**, procedente de profissão modesta de prático de navegação de rios, tendo recebido da natureza o dom do guerrilheiro no elemento em que exercitava a sua profissão, ele era, na guerra dos rios, o que o General Flores (uruguaio) ou o General Andrade Neves foram no campo, guerrilheiro por instinto. Engajado ao serviço do Brasil desde a campanha contra Rosas... o Brasil era sua pátria, tanto mais adorada quanto ele a havia escolhido; basco de origem, seus serviços, desde que a nossa esquadra chegou a Passo da Pátria, foram inestimáveis... [devido aos elogios feitos por Tamandaré] nos primeiros anos da campanha, **Etchebarne** já havia sido galardoado com os postos de segundo e primeiro-tenente e o grau de cavaleiro da Ordem do Cruzeiro. Na passagem de Humaitá fora promovido a capitão-tenente e [ascendido na Ordem do Cruzeiro para] o grau de oficial.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<GUERRA DO PARAGUAI>; Jaceguay, Barão de; Rodrigues da Costa, Joaquim; Foster Vidal; Neves, Alfredo de Araujo; Etchebarne; Antonio Joaquim;

NOTA DO AUTOR: Este artigo baseia-se na magnífica obra *História da guerra entre a Tríplice Aliança e o Paraguai*, em cinco volumes com mais de 1.870 páginas, de autoria do General Augusto Tasso Fragoso, editada em 1924 pela Imprensa do Estado-Maior do Exército e inclui inúmeras outras informações contidas nas referências.

É também parte de um trabalho maior sobre as ações bélicas de toda a guerra, com o propósito de dar à massa da oficialidade uma versão geral fácil de ser lida, ressaltando a participação da Marinha naqueles longos anos de beligerância, com a esperança que os mais jovens se motivem para empreender novas pesquisas.

JOAQUIM RODRIGUES DA COSTA

Capitão de Mar-e-Guerra

(Curriculum Vitae)

– Nascimento: 4 de fevereiro de 1817.

– Filiação: Antônio Rodrigues da Costa e Maria Cândida da Conceição da Costa.

– Carreira: aspirante a 5/12/1836; guarda-marinha a 28/11/1838; segundo-tenente a 2/12/1839; primeiro-tenente (graduado) a 6/12/1839; primeiro-tenente a 23/6/1842; capitão-tenente a 2/12/1856; capitão-de-fragata (por merecimento) a 28/11/1863; capitão-de-mar-e-guerra a 21/1/1867 (neste posto faleceu em combate, a 2 de março de 1868).

– Comissões: Até primeiro-tenente (graduado) esteve embarcado em dez pequenos navios a vela e, como primeiro-tenente (efetivo), em outros dez, maiores. Como primeiro-tenente antigo, embarcou na Fragata *Constituição*, no Vapor *Amazonas* e na Corveta *Dona Isabel*. Ao ser promovido a capitão-tenente (CT), recebeu o comando do Brigue *Maranhão*, seguindo-se o da Corveta *Imperial Marinheiro*, quando recebeu elogio do Imperador "pelo perfeito estado de disciplina e asseio" (constatado pelo próprio Imperador). Com essa corveta naufragou, mas foi absolvido, por unanimidade, pelo Conselho Supremo Militar de Justiça (2/9/1865). Como capitão-de-fragata (CF), após ser ajudante-de-ordens do chefe de Esquadra José Joaquim Inácio (futuro Visconde de Inhaúma), recebeu o comando do Encouraçado *Baía* e seguiu para a Guerra do Paraguai.

– Serviços de guerra no Paraguai: Comandando o Encouraçado *Baía*, chegou a Montevidéu a 12/2/1866; a 26 e 27/3/1866 entrou em combate com chatas artilhadas paraguaias; protegeu o deslocamento do exército aliado para a invasão do Paraguai; bombardeou o Forte Itapiru e o acampamento inimigo de Paso de la Pátria nos dias 16, 17 e 18/4/1866, bem como as fortificações de Curuzu e Carupaiti em 1º, 2 e 29/9/1866. Pela execução do reconhecimento de Curupaiti em 8/1/1867, foi elogiado por Inhaúma. Ao ser promovido a capitão-de-mar-e-guerra (CMG), recebeu o Comando da Terceira Divisão da Esquadra em operação no Paraguai. Como chefe de Divisão, fez parte do reconhecimento de Curupaiti a 2/2/1867, pelo que foi elogiado por Inhaúma; "entrou em fogo" nos dias 3/4 e 1º e 29/5/1867; tomou parte no forçamento de Curupaiti, pelo qual foi agraciado com a Dignatária da Imperial Ordem do Cruzeiro; apoiou o forçamento de Humaitá em 19/2/1868, recebendo elogio de Inhaúma ("Ao *Lima Barros* e ao *Silvado* coube o lugar de maior perigo e por isso também o de maior honra. (O *Lima Barros* [CF Garcindo de Sá] e o *Silvado* [CT Jerônimo Gonçalves] posicionaram-se em frente à Bateria Londres, a mais poderosa de Humaitá.) Em nome da Nação brasileira, da honra e do brio, dirijo meus louvores aos senhores – chefe da Segunda Divisão [chefe Rodrigues], Comandantes, oficiais e guarnições (...) A esta divisão, e particularmente a este navio [*Brasil*], se deve em grande parte a nossa vitória, sem a sua coadjuvação mais penosa teria sido à Terceira Divisão a importante operação que praticou"). Em 2/3/1868, resistiu bravamente ao ataque dos paraguaios que pretendiam capturar navios brasileiros, quando encontrou a morte em conseqüência de 13 ferimentos de espada e punhal.

BIBLIOGRAFIA BÁSICA

(1) FRAGOSO, Augusto Tarso (General de Divisão). *História da Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai*, Rio de Janeiro: Imprensa do Estado-Maior do Exército, 1934, (5 vol. - 1.873 pág.)

(2) THOMPSON, George. *La Guerra del Paraguay*, Assunción, Paraguay: [s.n.], 1869 (1ª edição em Buenos Aires) (260 páginas)

BIBLIOGRAFIA

(3) A.B.C. *La Guerra de la Triple Alianza*. Assunción, Paraguay: Edition Azeta S/A, s/data. (Coletânea de fascículo de revista. 768 páginas)
(4) BARRAN, José Pedro. *Historia uruguaya* (Tomo IV – Apogeu y crisis del Uruguay pastoril y caudilhesco). Montevidéu, Uruguai: Ed. Banda Oriental la Republica, 1998 (155 pàginas)
(5) BENITEZ, Luiz G. (Professor). *Manual de Historia del Paraguay*, Assunción, Paraguay, s/data (200 páginas)
(6) CHIAVENATO, Júlio José. *Genocídio americano: a Guerra do Paraguai*. Rio de Janeiro: Círculo do Livro, s/data (224 páginas)
(7) H.P.C. Passagem de Humaitá. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, 1909, p. 1.553 a 1.565.
(8) MARCO, Miguel Angelo de. *La Guerra del Paraguay*. Buenos Aires, Argentina: Grupo Editorial Planeta, 1995 e 2003 (350 páginas)
(9) SCHNEIDER, Louis. *A Guerra da Tríplice Alliança contra o Governo da Republica do Paraguay*. (3º volume, 1º fascículo) Rio de Janeiro. Imprensa do Estado-Maior do Exército, 1924. (418 páginas)
(10) VINHAES, Augusto. Passagem de Humaitá. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, 1928, p. 1.157 a 1.165.
(11) TAVARES, Raul (Capitão-de-Fragata). A Passagem de Humaitá. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, Ano XLVI, nº 7 e 8, p. 633-695.
(12) A PASSAGEM DE HUMAITÁ. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, 1908, p. 1.293-1.298. (Editorial)
(13) A PASSAGEM DE HUMAITÁ. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, 1921, p. 669-673. (Editorial)

FONTES CITADAS NA BIBLIOGRAFIA BÁSICA CITADA EM (1)

(14) BORMANN, José Bernardino (coronel brasileiro). *História da Guerra do Paraguai*. Curitiba. [s.n.], 1897.
(15) CAXIAS, Marquês de. *Diário do Exército em Operações* (de 1º/7/1867 a 9/2/1869). [s.n.d.]
(16) CENTURION, Juan Crisóstomo (Paraguaio). *Memórias del coronel Juan Crisostomo Centurión* ou *Reminiscências históricas sobre a Guerra do Paraguai*. [s.n.d.]
(17) CERQUEIRA, Dionísio (General). *Reminiscência da Campanha do Paraguai* – 1865-1870. Rio de Janeiro [s.n.d.]
(18) GARMÊNIA, José Inácio (Oficial do Exército argentino). *Campañas de Humaytá*. Buenos Aires: [s.n.], 2ª edição. 1901.
(19) JACEGUAY, Artur de. *De aspirante a almirante*. [s.n.d.]
(20) JOURDAN, Emilio (brasileiro). *Atlas Histórico da Guerra do Paraguai*, Rio de Janeiro: [s.n.], 1871.
(21) JOURDAN, Emilio (brasileiro). *Guerra do Paraguai*: [S.l.], 1871. [s.n.]
(22) MITRE, Bartolomé (argentino). *Guerra del Paraguay* (Arquivos do General Mitre).
(23) OSÓRIO, Fernando Luis (filho). *História do General Osório*, Vol. I, Rio de Janeiro: [s.n.], 1894.
(24) OSÓRIO, Fernando Luis (neto); OSÓRIO, Joaquim Luis (neto). *História do General Osório*, Vol. II, Rio de Janeiro: [s.n.], 1895.
(25) OURO PRETO, Visconde de. *A Marinha d'Outr'ora*. Rio de Janeiro: [s.n.]. 1894.
(26) PALLEJA, Leon (Coronel uruguaio). *Diario de la Campaña de las Fuerzas Aliadas contra el Paraguay* (22/6/1865 a 17/7/1866). [s.n.d.]
(27) RESQUIN, Francisco Isidoro (General paraguaio). *Dados históricos de la Guerra del Paraguay com la Triple Alianza*. [s.l.:s.n.], 1896.
(28) SILVEIRA, Carlos Balthazar da. *A campanha do Paraguai*. Rio de Janeiro: [s.n.] 1900.

GUERRA DE QUARTA GERAÇÃO: IMPLICAÇÕES PARA A MARINHA DO BRASIL*

"Quando os homens vivem sem uma autoridade para impor respeito, a vida se transforma numa guerra de todos contra todos! Não há lugar nem para o trabalho, pois seus frutos são incertos. E o que é pior: haverá sempre o medo e o grande risco da morte violenta. A vida do homem se torna pobre, triste, sem esperanças, bruta e curta!"
(Thomas Hobbes, *O Leviatã*)

"Há três espécies de homens... Os vivos, os mortos e os que andam no mar."
(Platão, 427-347 a.C.)

EDUARDO ITALO PESCE**

SUMÁRIO

Introdução
Gerações da guerra
Conflitos de quarta geração
Adaptabilidade e versatilidade
Transformação do Poder Naval
Marinha de quarta geração
Segurança e proteção no mar
Cooperação internacional
Configuração e meios
Marinha costeira e fluvial
Tropa anfíbia da Marinha
Marinha de águas profundas
Conclusão

---

* Trabalho submetido à *Revista Marítima Brasileira* no início de janeiro de 2008. As análises referem-se à conjuntura interna e externa do final de 2007.

** Especialista em Relações Internacionais, professor no Centro de Produção da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (Cepuerj), colaborador permanente do Centro de Estudos Político-Estratégicos da Escola de Guerra Naval (Cepe/EGN) e membro do U. S. Naval Institute. Colaborador freqüente da *Revista Marítima Brasileira*.

INTRODUÇÃO

A crise do Estado nacional no Brasil, neste início de século, faz-se acompanhar por uma profunda crise nas suas Forças Armadas, criando grave risco para a soberania e a segurança nacionais. Ao colapso das Forças Armadas de um Estado soberano costuma seguir-se, após um curto espaço de tempo, o do próprio Estado. Basta lembrar os exemplos da Rússia imperial em 1917 e da União Soviética em 1991.[1]

É inegável que a face da guerra está mudando, e isso vem afetando profundamente as Forças Armadas em todos os países – inclusive no Brasil. Mas como separar o que é fato do que é mito ou "factóide"? Novos conceitos doutrinários, aparentemente revolucionários, possuem forte carga de propaganda ideológica e – exatamente por isso – devem ser examinados com extremo cuidado.[2]

A produção intelectual divergente – inclusive baseada na "leitura heterodoxa" de fontes e autores estrangeiros – é essencial para a obtenção da autonomia de pensamento. No Brasil, porém, a produção convergente e o mimetismo cultural constituem regra geral. Isto cria sérios inconvenientes, pois acabamos por copiar soluções importadas, nem sempre aplicáveis à nossa realidade.[3]

Este artigo propõe-se a analisar alguns aspectos estratégicos, doutrinários e organizacionais, decorrentes do conceito de guerra de quarta geração (G4G), e sua possível aplicabilidade para a Marinha do Brasil no século XXI. O texto baseia-se em fontes e bibliografia ostensivas e em avaliações do próprio autor, não refletindo pontos de vista oficiais nem interesses comerciais.

GERAÇÕES DA GUERRA

Guerra de quarta geração (G4G) é o conflito multidimensional, envolvendo ações em terra, no mar, no ar, no espaço exterior, no espectro eletromagnético e no ciberespaço – nas quais o "inimigo" pode ser não um Estado organizado, mas um grupo terrorista ou outra organização criminosa qualquer. Em poucas palavras: é a perda, pelo Estado, do monopólio dos conflitos armados.[4]

Tal monopólio resultou do Tratado de Westfália de 1648, que pôs fim à Guerra dos Trinta Anos. A partir daquele tratado, que também marcou o fim das guerras privadas e o declínio das tropas de mercenários, desenvolveram-se os modernos Estados nacionais soberanos – com suas Marinhas e seus Exércitos permanentes – e as várias gerações de conflitos interestatais, assim como as relações internacionais na forma em que as conhecemos.

A guerra de primeira geração (G1G), que perdurou da segunda metade do século XVII até meados do século XIX, caracterizou-se pela rigidez das táticas e formações lineares, em terra ou no mar. A Revolução

1 Cf. Eduardo Italo Pesce, "Forças Armadas, Estado e sociedade", *Revista Marítima Brasileira 119* (1/3): 93-108, Rio de Janeiro, jan./mar. 1999.

2 Cf. Eduardo Italo Pesce & Iberê Mariano da Silva, *Um Exército para a conjuntura estratégica atual* (Rio de Janeiro, abril de 2007), p. 4. Trabalho registrado no Escritório de Direito Autoral da Fundação Biblioteca Nacional (EDA/FBN) em 10/4/2007.

3 Cf. Eduardo Italo Pesce, "Uma Marinha de quarta geração para o Brasil", *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 10, 11 e 12/11/2007, p. 2 (Opinião).

4 Cf. Eduardo Italo Pesce & Iberê Mariano da Silva, "O que é guerra de quarta geração?", *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 1, 2 e 3/9/2007, p. 2 (Opinião). Cf. também William S. Lind, "Compreendendo a Guerra de Quarta Geração", *Military Review* (Ed. em português): 12-17, Washington, jan./fev. 2005.

Industrial tornaria tais métodos de combate obsoletos, dando origem à guerra de segunda geração (G2G), a qual incorporou o poder de fogo dos novos armamentos, produzidos em massa pelas indústrias.

A evolução da G2G culminou com a Primeira Guerra Mundial. Durante aquele conflito, foram empregados os meios que permitiriam o desenvolvimento da guerra de terceira geração (G3G), como o carro de combate, o submarino e a aviação. A G3G mudaria a orientação das táticas militares, do poder de fogo para a combinação de movimento e fogo, isto é, do atrito para a manobra.

Desde a Segunda Guerra Mundial, as táticas e doutrinas da G2G e da G3G coexistem nas Forças Armadas de quase todos os países do mundo. O Brasil também assimilou tais ensinamentos, por influência estrangeira e pela experiência de combate das Forças Armadas brasileiras durante aquele conflito.[5]

No caso do Exército, a influência estrangeira deveu-se à Missão Militar Francesa, de 1922 até pouco antes da guerra, e à cooperação com os norte-americanos, durante e depois do conflito. Na Marinha deveu-se à Missão Naval norte-americana, a partir de 1922. A Força Aérea, criada em 1941 sob inspiração alemã e italiana, logo assimilou a influência norte-americana. Em 1952, o Brasil assinou um acordo militar com os Estados Unidos, rompido em 1977.

Os conflitos periféricos do período da Guerra Fria levariam ao desenvolvimento da guerra de quarta geração (G4G). O surgimento das armas nucleares, em 1945, contribuiu para tornar a guerra entre grandes potências demasiadamente perigosa. Desde então, os conflitos locais ou regionais (envolvendo inclusive atores não-estatais) vêm proliferando e tendem a ser cada vez mais comuns.[6]

O contexto estratégico pós-Guerra Fria lembra, em alguns aspectos, o período 1815-1914. Neste período, houve poucos conflitos entre as grandes potências européias, cujas Forças Armadas (Exércitos e Marinhas) mantiveram-se em atividade, atuando principalmente em guerras periféricas, no "policiamento" dos mares e na manutenção da ordem nos impérios coloniais.[7]

CONFLITOS DE QUARTA GERAÇÃO

O terrorismo dito "fundamentalista" é uma das manifestações do fenômeno de proliferação de conflitos, acima mencionado. Os ataques ao World Trade Center e ao Pentágono, em 11 de setembro de 2001, constituem um ponto de virada fundamental na trajetória dos conflitos de quarta geração.

Desde então, o mundo tem vivido uma espécie de "conflito de baixa intensidade permanente", sujeito a surtos periódicos de média ou alta intensidade.[8] É um conflito "não-westfaliano", pois as partes em luta não são necessariamente Estados. Os meios empregados não são obrigatoriamente ou predominantemente militares, nem estão necessariamente sob controle estatal.

O terrorismo internacional é uma ameaça a ser combatida pelos órgãos de inteligência e segurança dos Estados, e não pelo emprego de força militar convencional. As invasões do Afeganistão e do Iraque por

5 Ibidem.

6 Cf. Pesce & Da Silva, "O que é guerra de quarta geração?", Op. cit. Cf. também Martin Van Creveld, "Guerra em 2025", *Revista da Escola de Guerra Naval* (8): 6-19, Rio de Janeiro, dez. 2006.

7 Cf. Norman Friedman, *Seapower as Strategy: Navies and National Interests* (Annapolis: Naval Institute Press, 2001), pp. 1-8 et passim.

8 Cf. Pesce & Da Silva, "O que é guerra de quarta geração?", Op. cit. Cf. também Van Creveld, Op. cit. Cf. ainda Lind, "Compreendendo a Guerra de Quarta Geração", Op. cit.

coalizões lideradas pelos EUA são exemplos de emprego politicamente mal-sucedido das Forças Armadas contra ameaças terroristas (reais ou não), que resultaram num agravamento do problema.

Ao invadir países periféricos e destruir seu Estado, eliminando o precário equilíbrio de forças interno, a superpotência hegemônica e seus aliados estabeleceram o caos no território desses países e criaram condições propícias à proliferação de grupos insurgentes de quarta geração. O Estado, ainda que em condições precárias de funcionamento, deve ser preservado, pois é uma barreira entre a civilização e a barbárie.[9]

Os conflitos de quarta geração podem levar ao colapso e à destruição de Estados.[10] Em tal contexto, o objetivo de um agressor (seja este outro Estado ou não) pode muito bem ser a desestabilização do Estado adversário. Em certos casos, a identidade do agressor pode até ser mantida em segredo.

A destruição de um Estado pode ser conseguida – intencionalmente ou não – por outros meios que não os militares. A fim de "conquistar" um país, é possível destruir sua economia e seu sistema político, assim como sua coesão interna e sua identidade cultural, sem necessidade de empregar força militar.

No contexto da G4G, os ataques à segurança de um Estado podem partir de outros Estados, mas também de conglomerados multinacionais, organizações terroristas ou cartéis de narcotraficantes. Desse modo, uma coalizão de facções ideológicas ou criminosas – com ramificações internas e externas – poderia "declarar guerra" ao Estado brasileiro. Será que o Brasil estaria preparado para tal possibilidade?[11]

Os conflitos de quarta geração podem levar ao colapso e à destruição de Estados. Em tal contexto, o objetivo de um agressor (seja este outro Estado ou não) pode muito bem ser a desestabilização do Estado adversário. Em certos casos, a identidade do agressor pode até ser mantida em segredo

Este tipo de conflito é uma guerra sem escrúpulos, na qual o alvo pode ser qualquer um, não importando as conseqüências. Conseqüentemente, é uma guerra sem ética e sem honra, baseada freqüentemente na covardia. É também uma guerra sem "critério de parada", pois nela não existe convicção de derrota, nem há ninguém para capitular.

A G4G é também uma guerra sem limites, na qual perdem validade prática as Convenções de Genebra e as normas da Organização das Nações Unidas (ONU), e não há ninguém (leia-se, nenhum Estado) para assumir a responsabilidade pelos excessos cometidos. Como diria Hobbes, é a "guerra de todos contra todos".[12]

9 Ibidem.

10 Cf. Pesce, "Uma Marinha de quarta geração para o Brasil", Op. cit. Cf. também William S. Lind, "Mahan or Corbett?", *Defense and the National Interest*, 23 Oct. 2007. Disponibilizado em http://www.d_n_i.com/lind/.

11 Cf. Pesce & Da Silva, "O que é guerra de quarta geração?", Op. cit.

12 Ibidem.

ADAPTABILIDADE E VERSATILIDADE

A capacidade militar dos Estados está passando por um processo de transformação, causado pelo advento da G4G. A adaptabilidade e a versatilidade são cada vez mais valorizadas. A importância relativa das forças e dos meios de guerra convencional vem diminuindo, enquanto que a das forças e dos meios para operações especiais e de inteligência vem aumentando.[13]

Contudo, isto não significa que os Estados possam abolir suas Forças Armadas regulares, substituindo-as por forças especiais ou de segurança interna, para combater o terrorismo e outras ameaças irregulares. Uma capacidade militar polivalente de pronto emprego será essencial – para fins de dissuasão assim como de defesa.[14]

Num futuro relativamente próximo, a guerra por recursos naturais cada vez mais escassos poderá tornar-se uma realidade – e isto deve ser considerado pelos Estados

Num futuro relativamente próximo, a guerra por recursos naturais cada vez mais escassos poderá tornar-se uma realidade – e isto deve ser considerado pelos Estados, no planejamento da sua defesa. Na busca pelo controle das reservas mundiais de petróleo, de jazidas de minérios estratégicos ou até mesmo da água potável do planeta, as grandes potências poderão empregar seu Poder Militar contra os territórios dos países em que tais recursos naturais estejam localizados.[15]

A fim de dissuadir ameaças contra sua segurança, defender seu espaço territorial e sua soberania e promover seus interesses nacionais no exterior, o Brasil deverá capacitar suas Forças Armadas para a realização de operações de tipo expedicionário. **Nosso país necessitará de uma Marinha oceânica e de uma Força Aérea com capacidade de pronta resposta a longas distâncias, além de um Exército com capacidade expedicionária.**[16]

O incremento da capacidade expedicionária das Forças Armadas seria perfeitamente compatível com a tradição histórica e a realidade estratégica do Brasil, país que participou ativamente de ambas as Guerras Mundiais (1917-18 e 1942-45), assim como de diversas operações de paz desde 1945. A Amazônia e o Atlântico Sul, áreas de interesse prioritário para a defesa nacional, podem ser considerados Teatros de Operações (TO) expedicionários.[17]

Entretanto, nosso país deve resguardar-se contra a possibilidade de tornar-se um "Estado sipaio da globalização".[18] Para evi-

13 Cf. Pesce & Da Silva, *Um Exército para a conjuntura estratégica atual*, Op. cit., p. 22. Cf. também Van Creveld, Op. cit.

14 Cf. Pesce, "Uma Marinha de quarta geração para o Brasil", Op. cit.

15 Cf. Pesce & Da Silva, *Um Exército para a conjuntura estratégica atual*, Op. cit., p. 4. Cf. também Eduardo Italo Pesce, "Amazônia, Atlântico Sul e operações expedicionárias", *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 24/01/207, p. 2 (Opinião).

16 Cf. Eduardo Italo Pesce, "Defesa nacional no Brasil" – In: CARVALHO, Joaquim F. et al. *O Brasil é viável? – Uma análise de aspectos críticos da realidade brasileira, seguida de esboço de diretrizes estratégicas para um projeto nacional* (São Paulo: Paz e Terra, 2006), pp. 165-179.

17 Cf. Pesce & Da Silva, *Um Exército para a conjuntura estratégica atual*, Op. cit., p. 7. Cf. também Pesce, "Amazônia, Atlântico Sul e operações expedicionárias", Op. cit.

18 N.A. – "Sipaio" era o nome dado ao soldado das tropas nativas indianas a serviço do Império britânico. Cf. Pesce & Da Silva, *Um Exército para a conjuntura estratégica atual*, Op. cit., p. 7.

tar tal risco, as Forças Armadas brasileiras só deveriam participar de operações no exterior quando estas tivessem lugar em áreas de efetivo interesse estratégico para o Brasil e atendessem a objetivos expressos de suas políticas externa e de defesa.[19]

Network-Centric Warfare (NWC), ou "guerra centrada na rede de dados", é o estilo de operações de uma força que opera como uma única rede virtual, na qual a transferência automática e rápida das informações permite a exploração mais eficaz de seu poder combatente. Entretanto, as redes de dados também apresentam problemas, em especial quanto à necessidade de suprimento contínuo de energia e ao volume de dados disponível em tempo real – capaz de gerar sobrecarga de informações.[20]

O conflito assimétrico talvez possa ser caracterizado como "a guerra do fraco contra o forte".[21] Quando os conflitos interestatais westfalianos eram predominantes, a "guerra assimétrica" era característica das insurreições, revoluções e guerras civis ou de libertação nacional. Contudo, em decorrência da perda do monopólio da guerra pelo Estado, a assimetria dos conflitos vem ganhando maior destaque.

Tal assimetria pode ser aplicada em benefício do mais forte, assim como do mais fraco. Os países ricos procuram tirar vantagem de sua superioridade tecnológica no campo militar para dissuadir, intimidar ou derrotar seus adversários. Os pobres normalmente dispõem de meios limitados, contando mais com sua engenhosidade, iniciativa e – sobretudo – com os fatores imponderáveis da guerra.[22]

Nos conflitos interestatais do século XXI, nem sempre o sucesso militar resultará em vitória. Esta será geralmente obtida por forças não-convencionais (ou por elementos não-estatais), empregando métodos e táticas da guerra de quarta geração (G4G). Normalmente, os Estados derrotados (e às vezes até os vencedores) se desintegrarão, tornando-se "Estados fracassados" (*failed states*).[23]

A desintegração de um Estado derrotado não constitui novidade. No século XX, isso ocorreu com a Rússia imperial, a Alemanha e o Japão, entre outros países. Só que agora os próprios vencedores poderão entrar num processo que leve ao seu colapso – ou a uma profunda transformação na natureza do seu regime político, a fim de garantir as conquistas obtidas em decorrência do sucesso militar.

TRANSFORMAÇÃO DO PODER NAVAL

O panorama mundial do Poder Naval está se alterando. A expansão econômica dos países asiáticos está sendo acompanhada por uma intensa expansão de suas atividades marítimas e navais. Japão, China e

19 Cf. Pesce & Da Silva, *Um Exército para a conjuntura estratégica atual*, Op. cit., pp. 7-8. Cf. também Oliveiros S. Ferreira, *Obstáculos à modernização do Exército*. Conferência proferida no Centro de Estudos Estratégicos do Exército – Brasília, 27/3/2007. Cf. ainda Oliveiros S. Ferreira, *A Ordem Internacional – Uma perspectiva divergente*. Palestra no seminário "Os 60 anos da Guerra Fria" – São Paulo: USP, 24/05/2007. Textos disponibilizados em http://www.oliveiros.com.br/.

20 Cf. Pesce & Da Silva, *Um Exército para a conjuntura estratégica atual*, Op. cit., p. 4. Cf. também Helmoed Römer Heitmann, "Assimetria e outras lendas", *Revista Marítima Brasileira 126* (10/12): 271-273, Rio de Janeiro, out./dez. 2006 (Revista de Revistas). Transcrito de *Jane's Defence Weekly*, London, 22 Aug. 2006, p. 23. Cf. ainda Iberê Mariano da Silva, "SoftWar", *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 11/11/2004, p. 2 (Opinião).

21 Cf. Sérgio Luiz Tratz, "Conflitos assimétricos: implicações para o planejamento político-estratégico – estudo de casos históricos", *A Defesa Nacional XCII* (804): 43-52, Rio de Janeiro, jan./abr. 2006.

22 Cf. Pesce & Da Silva, *Um Exército para a conjuntura estratégica atual*, Op. cit., p. 4. Cf. também Heitmann, Op. cit.

23 Cf. Pesce, "Uma Marinha de quarta geração para o Brasil", Op. cit. Cf. também Lind, "Mahan or Corbett?", Op. cit.

Coréia do Sul (no Oceano Pacífico), assim como Índia (no Oceano Índico) e Austrália (em ambos os oceanos), são os principais concorrentes nesta "corrida naval".[24]

Enquanto as principais potências navais da região Ásia-Pacífico estão expandindo suas Marinhas, com a obtenção de meios modernos e diversificados, no Ocidente (com exceção dos Estados Unidos) ocorre fenômeno inverso. Os navios de assalto anfíbio – indispensáveis às operações marítimas de tipo expedicionário – constituem uma das poucas exceções a este processo, pois seu número vem discretamente aumentando.[25]

Provavelmente, uma estratégia naval de quarta geração não será inspirada em Mahan, mas em Corbett. O primeiro visualizava uma "batalha decisiva" entre as Esquadras de duas grandes potências navais em disputa pelo "domínio do mar". O segundo propunha o emprego da guerra anfíbia por uma potência marítima contra a periferia vulnerável de um adversário continental.[26]

Uma estratégia naval de quarta geração não será inspirada em Mahan, mas em Corbett

As múltiplas ameaças oriundas da G4G vêm, de certa forma, contribuindo para o enfraquecimento dos Estados. Num sistema de Estados progressivamente mais fracos, a importância do transporte aquaviário (marítimo, fluvial e lacustre) aumentará. A terra se tornará cada vez mais perigosa, mas a água continuará a servir como "estrada líquida" relativamente segura, para a circulação de mercadorias e pessoas.

Para isso, o Poder Naval deverá controlar não só áreas marítimas, mas bacias hidrográficas, empregando grande número de unidades de menor porte, capazes de operar em águas costeiras ou fluviais. Tais unidades não dispensarão o apoio de navios maiores, capazes de operar, por períodos de tempo prolongados, ao largo do litoral de um país conflagrado.[27]

Tal visão poderá se materializar, mormente em regiões onde a presença efetiva do Estado é débil ou inexistente. É o caso da área de instabilidade do "novo mapa do Pentágono", que se estende do noroeste da América do Sul à África, ao Oriente Médio, à Ásia Meridional e ao Sudeste Asiático.[28]

Este mapa expressa a visão da superpotência hegemônica e divide o mundo em um "núcleo funcional" (*functioning core*), integrado pelos países onde existem uma economia de mercado e uma democracia representativa em condições razoáveis de funcionamento, e um "hiato não integrado" (*non-integrated gap*), constituído pelos países onde supostamente inexistem tais condições.[29]

O entorno estratégico do Brasil – que inclui a América do Sul, o Atlântico Sul, a África Ocidental e Meridional, a Antártica e os países de língua portuguesa – está

24 Cf. Paul Kennedy, "The Rise and Fall of Navies", *International Herald Tribune*, London, 5 Apr. 2007. Disponibilizado em http://www.iht.com/articles/2007/.

25 Ibidem.

26 Cf. Lind, "Mahan or Corbett?", Op. cit.

27 Cf. Pesce, "Uma Marinha de quarta geração para o Brasil", Op. cit. Cf. também Lind, "Mahan or Corbett?", Op. cit.

28 Cf. Pesce, "Uma Marinha de quarta geração para o Brasil", Op. cit. Cf. também Thomas P. M. Barnett, *The Pentagon's New Map: War and Peace in the Twenty-First Century* (New York: Putnam, 2004), passim. Mapa disponível em http://www.thomaspmbarnett.com/.

29 Cf. Barnett, Op. cit., passim.

quase todo localizado dentro dessa área conturbada (também conhecida como "fosso"), onde diversos países podem vir a se transformar em Estados fracassados (*failed states*) ou fora-da-lei (*rogue states*).

Durante o século XX, nosso país esteve normalmente distante dos principais focos de tensão do mundo. Este distanciamento foi o principal fator externo, que motivou a atitude de descaso da elite dirigente e dos "formadores de opinião", com relação à defesa nacional.[30] O fator interno primordial foi o envolvimento dos militares na política interna, em particular no período 1964-85.

Recentemente, ressurgiu certo interesse pelos assuntos de defesa, motivado pela percepção do enfraquecimento do poder relativo do Brasil na América do Sul, o qual, por sua vez, é resultante do processo de "sucateamen-to" imposto às Forças Armadas por diversos governos nas últimas duas décadas.[31] Contudo, ainda é cedo para afirmar que se trata de uma reversão de atitude, e não de um mero susto momentâneo.

No século XXI, o possível envolvimento do Brasil em conflitos interestatais poderia resultar – mesmo em caso de sucesso militar – num colapso do Estado. Portanto, um pressuposto básico de nossa política de defesa deve ser a necessidade de evitar tais conflitos – ou procurar mantê-los longe do território nacional.[32] Para isso, nossas Forças Armadas deverão ter a capacidade de realizar operações de tipo expedicionário.

O Brasil deve dispor de um Poder Naval capaz de operar não só nas águas jurisdicionais brasileiras (que constituem a "Amazônia Azul"), mas em toda a extensão do Atlântico Sul, assim como nas bacias fluviais do Amazonas e do Prata

MARINHA DE QUARTA GERAÇÃO

O Brasil deve dispor de um Poder Naval capaz de operar não só nas águas jurisdicionais brasileiras (que constituem a "Amazônia Azul"), mas em toda a extensão do Atlântico Sul, assim como nas bacias fluviais do Amazonas e do Prata. Não necessitamos de uma "Marinha de águas marrons", otimizada para operação em águas interiores, empregando meios flutuantes de porte modesto.[33]

O Brasil possui "três Marinhas em uma só": a Marinha de águas profundas (Esquadra); a tropa anfíbia da Marinha (Corpo de Fuzileiros Navais); e a Marinha costeira, fluvial e de atividades subsidiárias (forças distritais e serviço hidrográfico). A composição das forças navais, aeronavais e de fuzileiros navais reflete as missões atribuídas a seus diferentes componentes.

Cerca de um terço dos navios em serviço constitui a Esquadra, enquanto que dois ter-

30 Cf. Pesce, "Uma Marinha de quarta geração para o Brasil", Op. cit. Cf. também Eduardo Italo Pesce & Iberê Mariano da Silva, "Gigante enfraquecido", *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 15/6/2007, p. 2 (Opinião). Cf. ainda Barnett, Op. cit., passim.

31 Cf. "Editorial – Brasil obsoleto e vizinhos armados", *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 2/1/2008, p. A9 (País).

32 Cf. Pesce, "Uma Marinha de quarta geração para o Brasil", Op. cit. Cf. também Eduardo Italo Pesce & Iberê Mariano da Silva, "Gigante enfraquecido", *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 15/6/2007, p. 2 (Opinião).

33 Cf. Pesce, "Uma Marinha de quarta geração para o Brasil", Op. cit. Cf. também Eduardo Italo Pesce, "As 'águas marrons' e o Tridente de Netuno", *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 10/7/2007, p. 2 (Opinião).

ços integram as forças distritais e o serviço hidrográfico. Os meios aéreos incluem a Força Aeronaval (subordinada à Esquadra) e os esquadrões distritais. O CFN inclui a Força de Fuzileiros da Esquadra (FFE) e os grupamentos regionais, com seus respectivos meios.[34]

Nossa Marinha deve ser capaz de realizar operações nas quais o "inimigo" não é um Estado organizado, como as de interdição marítima ou de combate à pirataria, em águas próximas do litoral de países situados no nosso entorno estratégico. O colapso do Estado em tais países representaria grave ameaça à nossa segurança.

Em países à beira de um colapso, a atuação de uma força de paz pode assegurar as condições mínimas de segurança interna para o funcionamento do governo local ou de uma missão das Nações Unidas. O possível emprego limitado da força, nesses casos, não visa à obtenção da "vitória". Esta tem sido a tônica das operações realizadas sob os auspícios da ONU.

Os recursos humanos são o componente crítico da G4G

Nossa Marinha deve manter uma adequada capacidade anfíbia – para projetar o Poder Naval sobre terra ou para desempenhar ações humanitárias e apoiar operações de paz. Tal capacidade inclui a tropa de desembarque de fuzileiros navais, assim como os meios flutuantes e aéreos empregados nas operações anfíbias.[35]

Atualmente, os navios de assalto anfíbio, assim como os navios-aeródromos (NAe), são unidades de maior valor (UMV) no âmbito de uma força naval. Essas classes de navios constituem "sistemas de arquitetura aberta", especialmente adequados às operações de tipo expedicionário – nas quais a versatilidade e a adaptabilidade dos meios são essenciais.[36]

Os navios de escolta – indispensáveis em qualquer tipo de operação naval – são igualmente essenciais. Os submarinos são valiosos, por sua capacidade de realizar missões de inteligência, como as de reconhecimento e de infiltração ou extração de agentes. A ampliação da capacidade de apoio móvel e de reabastecimento no mar permitirá que as unidades operem em áreas marítimas distantes por períodos de tempo relativamente longos.

Os meios de contramedidas de guerra de minas também merecem destaque. Estes meios (assim como os de patrulha naval) são otimizados para operações em águas próximas do litoral, mas podem ser empregados em operações no exterior – se dispuserem do apoio móvel necessário. Nossa Marinha deve também dispor de sistemas de comando, controle, comunicações, computadores e inteligência (C4I) adequados.

Os meios necessários – cuja obtenção está prevista no Programa de Reaparelhamento da Marinha (PRM) – deverão, sempre que possível, ser produzidos no Brasil, empregando tecnologia própria ou cuja obtenção não esteja sujeita a veto político. Entretanto, tais meios serão inúteis, a menos que sejam operados e mantidos por pessoal altamente qualificado e motivado. Os recursos humanos são o componente crítico da G4G.[37]

34 Cf. Pesce, "As 'águas marrons' e o Tridente de Netuno", Op. cit.

35 Cf. Pesce, "Uma Marinha de quarta geração para o Brasil", Op. cit.

36 Cf. Eduardo Italo Pesce, "Um navio-aeródromo de helicópteros de assalto para a Marinha do Brasil", *Revista Marítima Brasileira 127* (7/9): 75-79, Rio de Janeiro, jul./set. 2007. Cf. também Eduardo Italo Pesce, "Uma Marinha oceânica para o Atlântico Sul", *Revista Marítima Brasileira 127* (4/6): 135-151, Rio de Janeiro, abr./jun. 2007.

37 Cf. Pesce, "Uma Marinha de quarta geração para o Brasil", Op. cit. Cf. também Pesce, "Uma Marinha oceânica para o Atlântico Sul", Op. cit.

SEGURANÇA E PROTEÇÃO NO MAR

Vista sob a ótica dos Estados, a conjuntura estratégica mundial do início do século XXI é caracterizada pela assimetria e concentração do poder, mas também pela ausência de antagonismos dominantes entre grandes potências. Isto favorece a consolidação de uma ordem marítima baseada no comércio e na cooperação entre as nações.[38]

Entretanto, o advento da G4G apresenta novos desafios para a comunidade marítima internacional. Tais desafios decorrem do surgimento (ou ressurgimento) de ameaças não-estatais, como o terrorismo e a pirataria, e da intensificação dos conflitos étnicos, religiosos ou sociais em diversas regiões do mundo.

Quaisquer interrupções nas atividades marítimas vitais poderiam causar enormes prejuízos ao Brasil, que depende do comércio exterior e do petróleo produzido no mar ou importado por via marítima. Só que, ao contrário da defesa no mar, que é atividade tipicamente militar, a segurança e a proteção no mar envolvem aspectos civis, podendo incluir atividades de:

(1) proteção de navios e instalações contra ameaças como terrorismo e pirataria;

(2) repressão ao narcotráfico, ao tráfico de armas, ao contrabando e à pesca ilegal;

(3) defesa do meio ambiente e proteção dos recursos naturais;

(4) controle de pandemias e outras ameaças à saúde pública;

(5) imposição das normas do tráfego marítimo;

(6) socorro a embarcações acidentadas; e

(7) salvaguarda da vida humana no mar (busca e salvamento).[39]

No Brasil, isso indica a conveniência de uma abordagem interministerial (ou "interagências", como dizem os anglo-saxões) para os assuntos ligados ao mar, uma vez que a Marinha não tem poder de polícia para atuar na repressão a crimes cometidos em águas sob jurisdição nacional. **A coordenação entre as agências deveria caber à Marinha, cujo comandante exerce as atribuições relativas à Autoridade Marítima.**

COOPERAÇÃO INTERNACIONAL

No Atlântico Sul, a Marinha do Brasil deve ter papel de destaque na segurança e proteção do tráfego marítimo e das demais atividades ligadas ao uso do mar. Para monitorar atividades ilícitas e responder a situações de emergência, poderia ser desenvolvida uma "rede marítima regional", com a participação das Marinhas de países da América do Sul e da África.

Há algum tempo, existem iniciativas regionais desse tipo no Mar Negro, no Mar Cáspio, no Estreito de Málaca e em outras áreas marítimas. Em 2005, a Marinha dos EUA lançou o conceito de uma rede internacional de segurança marítima, cuja denominação oficial é Parceria Marítima Global (*Global Maritime Partnership*), mas que já ficou conhecida como "A Marinha de mil navios" (*"The 1,000-ship Navy"*).[40]

De acordo com seus idealizadores, a iniciativa norte-americana não visa à formação de uma força naval internacional, mas

38 Cf. Eduardo Italo Pesce, "Parceria Marítima Regional do Atlântico Sul", *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 17/7/2007, p. 2 (Opinião). Cf. também Pesce, "Uma Marinha de quarta geração para o Brasil", Op. cit.

39 Cf. Pesce, "Parceria Marítima Regional do Atlântico Sul", Op. cit.

40 Cf. Pesce, "Parceria Marítima Regional do Atlântico Sul", Op. cit. Cf. também Pesce, "Uma Marinha oceânica para o Atlântico Sul", Op. cit.

ao estabelecimento de um ambiente marítimo cooperativo, no qual os países participantes possam trocar informações em benefício de todos.[41] No final de 2007, foi divulgada a nova Estratégia Marítima norte-americana, reforçando a idéia de cooperação internacional para a preservação da boa ordem no mar.[42]*

A cooperação marítima internacional teve sua utilidade prática recentemente demonstrada pela significativa redução da ocorrência de ataques de piratas à navegação internacional, no Estreito de Málaca e no Oceano Índico, obtida em função das informações disponibilizadas às Marinhas e guardas costeiras da região.[43]

Na área de interesse imediato do Brasil, já existe o Coordenador da Área Marítima do Atlântico Sul (Camas), cargo exercido em rodízio por um almirante brasileiro, argentino ou uruguaio.[44] O Paraguai também participa dessa parceria, decorrente do Tratado Interamericano de Assistência Recíproca (Tiar). Obviamente, os países africanos banhados pelo Atlântico Sul estão excluídos do Tiar e integrados a uma área marítima diferente.[45]

O litoral africano, é bom frisar, é a única área do Atlântico Sul onde há ocorrência comprovada de ataques de piratas. A imprensa tem tendência a exagerar, classificando como "pirataria" simples roubos a mão armada.[46] Outro risco que costuma ser exagerado é a possível associação de piratas (que desejam manter suas atividades em segredo) com terroristas (que desejam publicidade para seus ataques).[47]

A consolidação das áreas marítimas do Atlântico Sul ocidental e oriental ampliaria consideravelmente a cobertura regional e o acesso – pelo Brasil e pelos demais participantes – a informações referentes ao tráfego marítimo em toda a extensão deste oceano.[48] O Brasil conta atualmente com o Sistema de Informações do Tráfego Marítimo (Sistram), cuja área de cobertura é limitada.[49]

Para renovar e modernizar os meios de patrulha naval e inspeção naval, seria necessário obter navios e aeronaves em número adequado para as Marinhas dos países participantes. Para modernizar os sistemas C⁴I, seria preciso obter novos sensores e ampliar a capacidade de processamento de dados e informações.

Esta rede de segurança e proteção marítima, denominada Parceria Marítima Regional do Atlântico Sul em português, incluiria plataformas fixas e móveis, com sensores instalados a bordo de navios e aeronaves ou no

41 Ibidem.

42 Cf. Thad Allen, James T. Conway & Gary Roughead, "A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower", *USNI Proceedings 133* (11/1,257): 14-20, Annapolis, Nov. 2007.

* Ver matéria nesta edição da *RMB* às págs. _____.

43 Cf. Wendell Minnick, "Threats Decline in the Malacca Strait: International Military Cooperation Curtails Piracy", *Defense News 22* (15): 1 and 8, Washington, 9 Apr. 2007.

44 Cf. Pesce, "Parceria Marítima Regional do Atlântico Sul", Op. cit. Cf. também Pesce, "Uma Marinha oceânica para o Atlântico Sul", Op. cit.

45 Ibidem. Cf. também André Luiz de Mello Braga, "As novas tendências na condução do CNTM: Uma visão sobre a doutrina adotada pela AMAS", *Revista da Escola de Guerra Naval* (09): 53-66, Rio de Janeiro, jun. 2007.

46 Cf. Pesce, "Parceria Marítima Regional do Atlântico Sul", Op. cit. Cf. também Pesce, "Uma Marinha oceânica para o Atlântico Sul", Op. cit.

47 Cf. Minnick, Op. cit.

48 Cf. Pesce, "Parceria Marítima Regional do Atlântico Sul", Op. cit. Cf. também Pesce, "Uma Marinha oceânica para o Atlântico Sul", Op. cit.

49 Cf. Edmundo Augusto dos Reis Monteiro da Cunha, "Sistram – A evolução de um sistema de apoio ao SAR para uma ferramenta de C²T", *Revista Marítima Brasileira 127* (7/9): 187-192, Rio de Janeiro, jul./set. 2007 (Seção CAAML).

espaço (em satélites), bem como em plataformas de extração de petróleo no mar, em instalações costeiras ou no leito marinho. A idéia é maximizar o número de nós e sensores da rede, a fim de aumentar sua eficácia.

A Operação Atlasur já é um embrião da idéia aqui apresentada. Esta operação multinacional de adestramento é realizada a cada dois anos, no litoral da América do Sul ou da África, envolvendo unidades das Marinhas do Brasil, da Argentina, do Uruguai e da África do Sul.

Caberia ao Brasil dar o primeiro impulso no processo de integração marítima dos países das vertentes sul-americana e africana do Atlântico Sul. A ampliação significativa no número de Marinhas participantes na Operação Atlasur seria um importante passo no rumo desejado.[50]

O vácuo de poder, causado pela omissão do Brasil, já está sendo preenchido

O vácuo de poder, causado pela omissão do Brasil, já está sendo preenchido. Os EUA estão instalando um sistema de sensoriamento nas ilhas de São Tomé e Príncipe, na costa africana, para vigiar parte do Oceano Atlântico e reprimir o tráfego ilícito de navios. A recente criação do African Command (Africom), no âmbito das Forças Armadas dos EUA, indica um aumento sensível do interesse pela África.[51]

CONFIGURAÇÃO E MEIOS

Para atuar na defesa nacional e em tarefas ligadas à segurança e à proteção, no ambiente marítimo ou fluvial, nossa Marinha de quarta geração deverá ser constituída por meios flutuantes, aéreos e de fuzileiros navais capazes de operar em todos os cenários previstos. Deverá ser capaz de atuar ao longo de todo o espectro de intensidade do emprego da força, com ênfase (por razões práticas) nos conflitos de baixa e média intensidade.[52]

No ambiente marítimo, a Marinha do Brasil deverá ser capaz de atuar efetivamente em toda a extensão do Atlântico Sul – e não apenas na área sob jurisdição nacional, conhecida como "Amazônia Azul". As unidades da Esquadra podem, sempre que necessário, operar em áreas relativamente próximas do litoral brasileiro. Entretanto, os navios de menor porte das forças distritais não têm autonomia suficiente para integrar grupos-tarefa em operações no exterior.

Nas águas costeiras e fluviais, os meios de combate necessários deverão estar plenamente capacitados a atuar de forma agressiva, em operações reais de emprego da força contra qualquer tipo de oponente. As tarefas subsidiárias e de apoio humanitário, cuja importância também é fundamental, podem ser realizadas por meios que – embora menos sofisticados – devem ser adequados às suas missões.

A manutenção de uma capacitação polivalente é essencial à nossa Marinha, para que esta possa manter-se tecnologicamente e doutrinariamente atualizada, a fim de defender com maior eficácia a soberania e os interesses do Brasil no mar. O paradigma das "três

50 Cf. Pesce, "Parceria Marítima Regional do Atlântico Sul", Op. cit. Cf. também Pesce, "Uma Marinha oceânica para o Atlântico Sul", Op. cit.

51 Ibidem. Cf. também Pat Anderson, "Taking Africa Seriously", *USNI Proceedings 133* (10/1,256): 36-41, Annapolis, Oct. 2007.

52 Cf. Pesce, "As 'águas marrons' e o Tridente de Netuno", Op. cit. Cf. também Pesce, "Uma Marinha oceânica para o Atlântico Sul", Op. cit.

Marinhas em uma só" destaca a existência de três componentes operativos, destinados a atuar em ambientes específicos.

A análise das necessidades próprias de cada componente será feita em ordem inversa, com relação àquela em que os três componentes foram apresentados. Começará pela Marinha costeira e fluvial (forças distritais e serviço hidrográfico), seguindo-se a tropa anfíbia da Marinha (Corpo de Fuzileiros Navais) e finalmente a Marinha de águas azuis (Esquadra).[53]

MARINHA COSTEIRA E FLUVIAL

A maioria dos navios em serviço continuaria a integrar as forças distritais, para operações em áreas costeiras e fluviais. A vigilância da área marítima sob jurisdição do Brasil é realizada pelos navios-patrulha (NPa) e rebocadores de alto-mar (RbAM) que constituem os atuais Grupamentos de Patrulha Naval do Sul (Rio Grande), Sudeste (Rio de Janeiro), Nordeste (Natal) e Norte (Belém).

Com relação aos NPa, a ênfase deveria ser na obtenção de unidades maiores (1.000 a 1.500 t de deslocamento carregado), bem armadas e capazes de permanecer no mar por períodos de tempo prolongados (várias semanas), sem necessidade de reabastecer. Do mesmo modo, os RbAM deveriam ser capazes de realizar operações de socorro a navios mercantes de grande porte (ou a unidades navais avariadas), em áreas situadas à distância do litoral.

Os meios flutuantes para operações fluviais integram as Flotilhas do Amazonas (Manaus) e de Mato Grosso (Ladário) – embora os navios sediados em Belém também tenham capacidade de operar na calha principal do Amazonas. Os atuais navios-patrulha fluviais (NPaFlu) são navios polivalentes, capazes de patrulhar os rios da Amazônia ou prestar atendimento às populações ribeirinhas. Sua atuação é complementada por navios de assistência hospitalar (NAsH).

A construção de uma classe de canhoneiras fluviais bem armadas, de baixo calado e otimizadas para emprego em combate nos rios da Amazônia, seria conveniente. Outros navios especializados, para apoio a operações ribeirinhas (operações anfíbias fluviais) ou apoio logístico móvel, também seriam necessários. Já os meios destinados a operações no Pantanal Mato-Grossense teriam deslocamento e dimensões menores.

Os navios-varredores (NV) atualmente em serviço integram a Força de Minagem e Varredura (ForMinVar), sediada em Salvador. Sua substituição por unidades atualizadas e modernas, preferencialmente com dupla capacidade de emprego (como varredor ou caçaminas), é uma necessidade. A obtenção de algum tipo de navio-tênder de apoio móvel para tais unidades ampliaria o alcance geográfico de suas operações.

Os meios do serviço hidrográfico integram o Grupamento de Navios-Hidroceanográficos (GptNHo), subordinado à Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), ou atuam nas áreas de jurisdição dos Distritos Navais (DN). Estes navios vêm realizando levantamentos e pesquisas na plataforma continental brasileira e na Antártica, bem como atuando na manutenção dos sistemas de sinalização náutica. Sua substituição por unidades mais modernas é necessária.

TROPA ANFÍBIA DA MARINHA

No contexto das operações expedicionárias, a projeção de poder sobre terra ocupa lugar de destaque entre as tarefas desempenhadas pelo Poder Naval. Os fuzileiros navais, assim como os NAe e os navi-

53 Ibidem.

os de assalto anfíbio, são componentes fundamentais da capacidade de projeção do Poder Naval sobre terra.

Podemos afirmar que, na prática, o Corpo de Fuzileiros Navais é a única tropa expedicionária de pronto emprego (100% profissional) atualmente disponível no Brasil.[54] Esta tropa deve estar permanentemente apta a embarcar para o exterior, a fim de tomar parte em operações de paz sob os auspícios da ONU ou em operações de combate.

Para manter o alto grau de disponibilidade operativa, necessário à manutenção dos compromissos internacionais que vierem a ser assumidos pelo Brasil, será essencial o adestramento realista e constante das unidades do CFN, assim como a obtenção de material moderno e adequado às suas necessidades específicas (que são distintas das do Exército), nas quantidades necessárias ao adestramento e ao emprego real.

Nas operações de G4G, as forças de operações especiais (fuzileiros navais, pára-quedistas, comandos e forças especiais) são indispensáveis para o sucesso. Os nossos fuzileiros navais constituem um "núcleo de excelência" no âmbito da Marinha e das Forças Armadas brasileiras. Este núcleo deve ser mantido em permanente atualização e expandido de acordo com as necessidades.

MARINHA DE ÁGUAS PROFUNDAS

A Esquadra constitui o principal componente operativo do Poder Naval brasileiro. Atualmente, conta com menos de um terço das belonaves em serviço. Nos últimos anos, o número de navios que deu baixa foi bem inferior ao de novas unidades incorporadas. O número de navios de escolta caiu para 14, e o de navios de desembarque e transporte para apenas quatro.[55]

O PRM prevê a modernização de algumas unidades da Esquadra brasileira, bem como a construção ou compra (em segunda mão) de unidades adicionais. As fragatas classe *Greenhalgh* e as corvetas classe *Inhaúma* poderão ser modernizadas, uma nova classe de fragatas poderá ser construída e o desenvolvimento do projeto de um sucessor para o NAe *São Paulo* deverá ser iniciado.

Pesquisas realizadas pela Marinha dos EUA indicam que, para ser empregado com eficácia na projeção de poder sobre terra e no controle de áreas marítimas, um NAe não pode operar com menos de 60 aeronaves de combate. De acordo com tal linha de pensamento, um navio dessa classe deveria ter, como parâmetro mínimo, um deslocamento carregado de 60 a 70 mil toneladas.[56] Esta tendência terá que ser cuidadosamente avaliada pela Marinha do Brasil.

A modernização e a construção de submarinos no Brasil deverão ser retomadas, com a modernização das classes *Tupi* e *Tikuna* e a construção de uma nova classe de submarinos de propulsão convencional diesel-elétrica. O projeto de um submarino nuclear de ataque (SNA) deverá ser desenvolvido. Aparentemente, os recursos para conclusão da montagem do reator-protótipo Renap-11 em Aramar (Iperó, SP) estão assegurados.

Com relação a navios especializados para apoio às operações anfíbias, existe o projeto nacional de um navio-transporte de apoio (NTrAp). Pelo menos um navio de desembarque-doca (NDD) poderá ser modernizado, e já foi adquirido e incorporado um segundo navio de desembarque de carros de combate (NDCC), batizado como *Garcia d'Ávila*. Outras unidades poderão ser construídas ou obtidas em segunda mão.

54 Cf. Pesce & Da Silva, *Um Exército para a conjuntura estratégica atual*, Op. cit.

55 Cf. Pesce, "Uma Marinha oceânica para o Atlântico Sul", Op. cit.

56 Cf. Eduardo Italo Pesce, "Navio-aeródromo: tamanho é documento?", *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 16/08/2006, p. 2 (Opinião).

O desenvolvimento da G4G e a ênfase nas operações expedicionárias provocaram, nas Marinhas de diversos países, uma verdadeira "febre" de aquisição de navios de assalto anfíbio. A "corrida naval" do início do século XXI difere da que teve lugar há cem anos. Desta vez, as "estrelas" mais visíveis da competição não são os encouraçados tipo "*dreadnought*", mas os navios-aeródromos de helicópteros de assalto (NAeHA).[57]

Uma variedade de unidades desse tipo (com ou sem doca para embarcações) está entrando em serviço ou encontra-se em construção em diversos países. O número de Marinhas capazes de operar com aeronaves de asa fixa, a bordo de um ou mais NAe, permanece relativamente pequeno – mas, em compensação, está aumentando o das que optam pela aquisição de um ou mais NAeHA.[58]

Um NAeHA é basicamente um navio dotado de convés de vôo contínuo e hangar para helicópteros, capaz de transportar tropas e equipamentos que são desembarcados em vagas de assalto, com emprego do helitransporte.[59] Tais navios possuem superestrutura em "ilha", a boreste do convôo.

Na terminologia adotada internacionalmente, as unidades mais simples, otimizadas para operar com meios aéreos, sem doca para embarcações de desembarque, são conhecidas como LPH. As unidades polivalentes, dotadas de doca para embarcações na popa, são designadas como LHD ou LHA.

Em trabalho anterior, foi proposta a construção de um NAeHA de tipo simples (LPH) para a Marinha do Brasil.[60] Além de ter custo de obtenção e operação relativamente baixo, este navio teria dupla capacidade de emprego, em operações anfíbias ou de controle de área marítima.

Este navio não teria doca, mas o hangar de helicópteros também poderia ser empregado para transportar viaturas terrestres, desembarcadas por rampas do tipo *Roll-On-Roll-Off* (Ro-Ro) situadas na popa e a boreste.[61] Uma opção possível seria desenvolver o projeto tomando por base o casco de um navio mercante Ro-Ro ou porta-contêineres.[62]

A ampliação da capacidade de apoio logístico (reparo móvel e reabastecimento no mar) de nossa Esquadra é um aspecto vital, mas pouco comentado. Falta-lhe um navio-oficina ou tênder, capaz de apoiar os deslocamentos dos grupos-tarefa. Os submarinos também seriam beneficiados pelo apoio de um navio-tênder. O número de navios-tanque (NT) é insuficiente, e não há navios de apoio logístico (NApLog) multiproduto, para reabastecimento no mar.

CONCLUSÃO

Como vimos neste trabalho, a guerra de quarta geração (G4G) é caracterizada pela perda do monopólio do Estado sobre os conflitos armados. As guerras do século XXI tendem a ser conflitos "não-westfalianos", podendo incluir a participação de atores não-estatais – como grupos terroristas ou organizações criminosas transnacionais.

No ambiente marítimo, a ênfase está passando da guerra no mar para a projeção de poder sobre terra, em operações de tipo expedicionário. As tendências contemporâneas na obtenção de meios pelas diferentes Marinhas mostram uma valorização dos navios de assalto anfíbio, assim como

57 Cf. Pesce, "Um navio-aeródromo de helicópteros de assalto para a Marinha do Brasil", Op. cit. Cf. também Paul Kennedy, "The Rise and Fall of Navies", Op. cit.
58 Ibidem.
59 Cf. Pesce, "Um navio-aeródromo de helicópteros de assalto para a Marinha do Brasil", Op. cit.
60 Ibidem.
61 Ibidem.
62 Cf. sugestão do engenheiro naval Geert J. Prange, em texto submetido à *RMB* em dezembro de 2007.

de outros navios otimizados para combate em áreas litorâneas.

A rigor, tais navios não podem ser considerados "pequenos". A capacidade oceânica é necessária ao trânsito até uma área de operações distante e à permanência nessa área por períodos relativamente prolongados. Unidades de pequeno porte só conseguem operar com eficácia, longe de suas bases, se dispuserem do apoio de navios maiores.

Em tal contexto, o Brasil necessita de uma Marinha polivalente, capaz de operar em toda a extensão do Atlântico Sul, assim como nas bacias internacionais do Amazonas e do Prata. Os meios flutuantes, aéreos e de fuzileiros navais de nossa Marinha devem ser adequados ao emprego em todos os ambientes em que esta poderá operar. A quantidade de meios e a proporção entre os diferentes tipos podem ser variáveis, evoluindo ao longo do tempo.

Prioridade máxima deve ser dada ao desenvolvimento, no País, daqueles itens ou produtos que não podem ser obtidos no exterior

A manutenção de uma força naval polivalente, com significativa capacidade oceânica, justifica-se plenamente, ainda que as operações em áreas situadas na parte ocidental do Atlântico Sul sejam mais freqüentes. A presença naval brasileira pode ser mais intensa na área marítima sob jurisdição nacional, conhecida como "Amazônia Azul", onde se encontra a maior parte de nossas reservas de petróleo – bem como outros recursos naturais.

Contudo, nossa Marinha também deve ser atuante na área sob responsabilidade do Brasil para fins de busca e salvamento, assim como nas áreas de interesse situadas na parte oriental do Atlântico Sul. As rotas marítimas que cruzam este oceano são de especial interesse para o Brasil, pois delas depende o crescente comércio exterior do país.

É essencial que o Brasil obtenha certo grau de autonomia tecnológica com relação ao desenvolvimento do projeto e à produção dos meios necessários ao reaparelhamento de sua Marinha e de suas Forças Armadas. Mesmo que os produtos sejam, a princípio, mais caros que seus congêneres importados (devido à dificuldade de obter uma economia de escala na produção), não há preço que pague a independência e a soberania.[63]

Os itens tecnológicos de fácil obtenção no mercado não são críticos. Prioridade máxima deve ser dada ao desenvolvimento, no País, daqueles itens ou produtos que não podem ser obtidos no exterior. A tecnologia de propulsão nuclear para submarinos e navios de superfície (cujo desenvolvimento necessita apenas de recursos para sua conclusão) é um bom exemplo.

Existem, contudo, dificuldades estruturais. A metodologia do Orçamento da União (que é somente autorizativo, e não impositivo) e a legislação vigente (como é o caso da Lei nº 8.666, que trata dos processos de licitação) dificultam sobremaneira os programas de pesquisa e desenvolvimento (P&D), assim como a obtenção de meios para as Forças Armadas.[64]

63 Cf. Iberê Mariano da Silva, "Ciência e tecnologia – 2", *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 8, 9 e 10/12/2007, p. 2 (Opinião). Cf. também, do mesmo autor, "Ciência e tecnologia – 1", *Monitor Mercantil*, 7/12/2007, p. 2 (Opinião).

64 Cf. Gustavo Paul, "Mangabeira propõe fim de licitações para compras das Forças Armadas", *O Globo*, Rio de Janeiro, 8/11/2007, p.14 (O País). Cf. também Bernardo Mello Franco, "Militares ganham agrados de Jobim", *O Globo*, Rio de Janeiro, 9/11/2007, p. 11 (O País). Cf. ainda Geralda Doca & Isabel Braga, "Câmara discute orçamento para a Defesa", *O Globo*, Rio de Janeiro, 12/12/2007, p. 4 (O País).

Em setembro de 2007, o Ministério da Defesa anunciou a intenção de atualizar, mais uma vez, a Política de Defesa Nacional (PDN). A nova política, que está sendo elaborada em conjunto com o recém-criado Ministério Extraordinário para Assuntos de Longo Prazo, deverá ser concluída até setembro de 2008.[65]

As prioridades da Marinha do Brasil têm sido reiteradamente enfatizadas pelo comandante da Marinha.[66] A reversão da situação de penúria do Poder Naval brasileiro não é tarefa para um só governo. Espera-se que, pelo menos, os recursos destinados à Marinha, provenientes de *"royalties"* da extração de petróleo na plataforma continental, sejam liberados, a fim de viabilizar alguns projetos mais urgentes.

Com relação ao anunciado "PAC da Defesa", resta esperar que, desta vez, o governo não fique só na intenção e realize os investimentos necessários à modernização da defesa nacional. É possível que a queda de arrecadação, resultante do fim da Contribuição Provisória sobre Movimentações Financeiras (CPMF), provoque um surto de austeridade fiscal que inviabilize investimentos na área de defesa.[67]

Foi sugerida a criação de um imposto para a defesa, a fim de substituir os recursos da CPMF. Este imposto – já adotado em alguns países – incidiria sobre o faturamento de grandes empresas (como a Petrobras e as multinacionais de petróleo instaladas no Brasil), cuja atividade poderia sofrer interrupções, em caso de ataque terrorista ou conflito externo.[68]

Como era esperado, o Orçamento da União para 2008 não foi votado até o encerramento dos trabalhos legislativos de 2007. Os recursos destinados à pasta da Defesa em 2008 poderão ser atingidos pelos cortes que, inevitavelmente, serão impostos pela equipe econômica.[69] **Por isso, é melhor fazer como São Tomé e aguardar para ver o rumo que os acontecimentos tomarão. Oxalá a conjuntura internacional não produza nenhuma crise capaz de envolver o Brasil.**

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS>; Marinha do Brasil; Ministério da Defesa; Marinha de quarta geração; Poder Naval; Guerra Naval;

65 Ibidem.

66 Cf. Júlio Soares de Moura Neto, *Ordem do Dia nº 6/2007 – Dia do Marinheiro* (Brasília: Gabinete do Comandante da Marinha, 13/12/2007). Disponibilizado em http://www.defesanet.com.br/.

67 Cf. Míriam Leitão, "O perde, perde", *O Globo*, Rio de Janeiro, 13/12/2007, p. 30 (Panorama Econômico). Cf. também Geralda Doca, "Governo segura reajustes de militares e de mais 203 mil servidores federais", *O Globo*, Rio de Janeiro, 14/12/2007, p. 4 (O País).

68 Cf. Marco Aurélio Reis, "Força Militar – Orçamento: Imposto para a Defesa", *O Dia*, Rio de Janeiro, 31/12/2007, p. 11 (País).

69 Cf. "Editorial – Brasil obsoleto e vizinhos armados", Op. cit. Cf. também Fernando Exman, "Cinto apertado deixa forças desarmadas", *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 30/12/2007, pp. A2-A3 (País).

BIBLIOGRAFIA

ALLEN, Thad, CONWAY, James T. & ROUGHEAD, Gary. "A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower." *USNI Proceedings 133* (11/1,257): 14-20. Annapolis, Nov. 2007

ANDERSON, Pat. "Taking Africa Seriously." *USNI Proceedings 133* (10/1,256): 36-41. Annapolis, Oct. 2007.

BARNETT, Thomas P. M. *The Pentagon's New Map: War and Peace in the Twenty-First Century.* New York: Putnam, 2004. Mapa digital em formato PDF disponível para *download* em http://www.thomaspmbarnett.com/.

BRAGA, André Luiz de Mello. "As novas tendências na condução do CNTM: Uma visão sobre a doutrina adotada pela AMAS". *Revista da Escola de Guerra Naval* (09): 53-66. Rio de Janeiro, jun. 2007.

BYERS, Michael. *A lei da guerra: direito internacional e conflito armado.* Rio de Janeiro: Record, 264 pp.

"EDITORIAL – Brasil obsoleto e vizinhos armados". *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 02/01/2008, p. A9 (País).

DA CUNHA, Edmundo Augusto dos Reis Monteiro. "SISTRAM – A evolução de um sistema de apoio ao SAR para uma ferramenta de C2I". *Revista Marítima Brasileira 127* (7/9): 187-192. Rio de Janeiro, jul./set. 2007 (Seção CAAML).

DA SILVA, Iberê Mariano. "Ciência e tecnologia – 2". *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 08, 09 e 10/12/2007, p. 2 (Opinião).

____. "Ciência e tecnologia – 1". *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 07/12/2007, p. 2 (Opinião).

____. "Desmobilização". *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 16/01/2007, p. 2 (Opinião).

____. "Guerra Psicotrônica". *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 02/11/2004, p. 2 (Opinião).

____. "Softwar". *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 25/10/2004, p. 2 (Opinião).

DOCA, Geralda. "Governo segura reajustes de militares e de mais 203 mil servidores federais". *O Globo*, Rio de Janeiro, 14/12/2007, p. 4 (O País).

DOCA, Geralda & BRAGA, Isabel. "Câmara discute orçamento para a Defesa". *O Globo*, Rio de Janeiro, 12/12/2007, p. 4 (O País)

EXMAN, Fernando. "Cinto apertado deixa forças desarmadas". *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 30/12/2007, pp. A2-A3 (País).

FERREIRA, Oliveiros S. *A Ordem Internacional – Uma perspectiva divergente.* Palestra no seminário "Os 60 anos da Guerra Fria" – São Paulo: USP, 24/05/2007. Texto disponibilizado em http://www.oliveiros.com.br/.

____. *Obstáculos à modernização do Exército.* Conferência proferida no Centro de Estudos Estratégicos do Exército – Brasília, 27/03/2007. Texto (inclusive anexo) disponibilizado em http://www.oliveiros.com.br/.

FRANCO, Bernardo Mello. "Militares ganham agrados de Jobim". *O Globo*, Rio de Janeiro, 09/11/2007, p. 11 (O País).

FRIEDMAN, Norman. *Seapower and Strategy: Navies and National Interests.* Annapolis: Naval Institute Press, 2001, 355 pp.

____. *New Technology and Medium Navies.* Royal Australian Navy Maritime Studies Program Working Paper Nº 1. August, 1999, 50 pp.

HEITMANN, Helmoed Römer. "Assimetria e outras lendas". *Revista Marítima Brasileira 126* (10/12): 271-273. Rio de Janeiro, out./dez. 2006 (Revista de Revistas). Transcrito de *Jane's Defence Weekly*, London, 22 Aug. 2006, p. 23.

HUNTINGTON, Samuel P. *O Choque de Civilizações e a Recomposição da Ordem Mundial.* Rio de Janeiro: Objetiva, 1997, 456 pp.

KAMEL, Ali. *Sobre o Islã: a afinidade entre muçulmanos, judeus e cristãos e as origens do terrorismo.* Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2007, 320 pp.

KAWAGUTI, Luis. *A república negra: histórias de um repórter sobre as tropas brasileiras no Haiti.* São Paulo: Globo, 2006, 200 pp.

KENNEDY, Paul. "The Rise and Fall of Navies". *International Herald Tribune*, London, 05 Apr. 2007. Texto disponibilizado em http://www.iht.com/articles/2007/.

LEITÃO, Míriam. "O perde, perde". *O Globo*, Rio de Janeiro, 13/12/2007, p. 30 (Panorama Econômico).

LIND, William S. "Mahan or Corbett?" *Defense and the National Interest*, 23 Oct. 2007. Texto disponibilizado em http://www.d_n_i.net/lind/.

____. "Compreendendo a Guerra de Quarta Geração". *Military Review* (Ed. em português): 12-17. Washington, jan./fev. 2005.

LUTTWAK, Edward N. "A guerra moderna – A contra-insurgência como prática equivocada". *Revista da Escola de Guerra Naval* (10): 7-19. Rio de Janeiro, dez. 2007.

MINNICK, Wendell. "Threats Decline in the Malacca Strait: International Military Cooperation Curtails Piracy." *Defense News 22* (15): 1 and 8. Washington, 9 Apr. 2007.

MOURA NETO, Júlio Soares. *Ordem do Dia nº 6/2007 – Dia do Marinheiro*. Brasília: Gabinete do Comandante da Marinha, 13/12/2007.

NIGRO, Antônio Alberto Marinho. "Forças Armadas e sociedade". *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 11/01/2007, p. 2 (Opinião).

PAUL, Gustavo. "Mangabeira propõe fim de licitações para compras das Forças Armadas". *O Globo*, Rio de Janeiro, 08/11/2007, p. 14 (O País).

PESCE, Eduardo Italo. "Uma Marinha de quarta geração para o Brasil". *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 10, 11 e 12/11/2007, p. 2 (Opinião).

____. "Um navio-aeródromo de helicópteros de assalto para a Marinha do Brasil". *Revista Marítima Brasileira 127* (7/9): 75-79. Rio de Janeiro, jul./set. 2007.

____. "Parceria Marítima Regional do Atlântico Sul". *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 17/07/2007, p. 2 (Opinião).

____. "As 'águas marrons' e o Tridente de Netuno". *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 10/07/2007, p. 2 (Opinião). Texto-base para a intervenção do autor no seminário "Conseqüências Estratégicas para uma Marinha de Águas Marrons" – Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval (EGN), 23/07/2007.

____. "Uma Marinha oceânica para o Atlântico Sul". *Revista Marítima Brasileira 127* (4/6): 135-151. Rio de Janeiro, abr./jun. 2007.

____. "Amazônia, Atlântico Sul e operações expedicionárias". *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 24/01/2007, p. 2 (Opinião).

____. "Navio-aeródromo: tamanho é documento?" *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 16/08/2006, p. 2 (Opinião).

____. "Defesa nacional no Brasil". In: CARVALHO, Joaquim F. et al. *O Brasil é viável? – Uma análise de aspectos críticos da realidade brasileira, seguida de esboço de diretrizes estratégicas para um projeto nacional*. São Paulo: Paz e Terra, 2006, pp. 165-179.

____. "Forças Armadas, Estado e sociedade". *Revista Marítima Brasileira 119* (1/3): 93-108. Rio de Janeiro, jan./mar. 1999. Trabalho vencedor do Prêmio *Revista Marítima Brasileira*, referente ao triênio 1999-2001.

PESCE, Eduardo Italo & DA SILVA, Iberê Mariano. "O que é guerra de quarta geração?" *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 01, 02 e 03/09/2007, p. 2 (Opinião).

____ & ____. "Um Exército de pronto emprego – 3". *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 28, 29 e 30/07/2007, p. 2 (Opinião).

____ & ____. "Um Exército de pronto emprego – 2". *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 27/07/2007, p. 2 (Opinião).

____ & ____. "Um Exército de pronto emprego – 1". *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 25/07/2007, p. 2 (Opinião).

____ & ____. *Um Exército para a conjuntura estratégica atual*. Rio de Janeiro, abr. 2007, 32 pp. Trabalho registrado no Escritório de Direito Autoral da Fundação Biblioteca Nacional (EDA/FBN) em 10/04/2007.

____ & ____. "Gigante enfraquecido". *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 15/06/2007, p. 2 (Opinião).

____ & ____. "Projeção de Poder". *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 07/12/2004, p. 2 (Opinião).

REIS, Marco Aurélio. "Força Militar – Orçamento: Imposto para a Defesa". *O Dia*, Rio de Janeiro, 31/12/2007, p. 11 (País).

RODRIGUES, Alexandre Reis. *Defesa e Relações Internacionais*. Cruz Quebrada: Editorial Notícias, 2004, 229 pp.

SILVA, Antônio Ruy de Almeida. "As 'novas ameaças' e a Marinha do Brasil". In: *Anais do VI Encontro Nacional de Estudos Estratégicos*. Rio de Janeiro: EGN, 2007, pp. 471-480.

TRATZ, Sérgio Luiz. "Conflitos assimétricos: implicações para o planejamento político-estratégico – estudo de casos históricos". *A Defesa Nacional XCII* (804): 43-52. Rio de Janeiro, jan./abr. 2006.

VAN CREVELD, Martin. "Guerra em 2025". *Revista da Escola de Guerra Naval* (8): 6-19. Rio de Janeiro, dez. 2006.

CONVERSÃO DE UM CASCO DE TIPO MERCANTE NUM NAVIO-AERÓDROMO DE HELICÓPTEROS DE ASSALTO*

GEERT J. PRANGE**

SUMÁRIO

Introdução
Justificativa
Características
Conclusão

INTRODUÇÃO

Este artigo examina a possibilidade de conversão de um casco de navio mercante porta-contêineres ou *Roll-On-Roll-Off* (Ro-Ro) num navio-aeródromo de helicópteros de assalto (NAeHA) para a Marinha do Brasil, visando às suas futuras necessidades de projeção de poder regional no Atlântico Sul.

O texto baseia-se em fontes e bibliografia ostensivas ou em avaliações do autor. Os desenhos foram elaborados pelo próprio autor. As opiniões e os conceitos são de caráter pessoal, não refletindo pontos de vista oficiais nem interesses comerciais. O autor deseja agradecer ao Professor Eduardo Italo Pesce pelas sugestões feitas durante a elaboração do trabalho.

* Trabalho inspirado no artigo de Eduardo Italo Pesce "Um navio-aeródromo de helicópteros de assalto para a Marinha do Brasil", *Revista Marítima Brasileira 127* (7/9): 75-79, Rio de Janeiro, jul./set. 2007.

** Engenheiro naval pela Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (Epusp), perito naval, membro da Sociedade Brasileira de Engenharia Naval (Sobena), da Society of Naval Architects & Marine Engineers (Sname) e do Institute of Marine Engineers, Science & Technology (IMarEST) e presidente da Sociedade Amigos da Marinha do Paraná (Soamar-PR).

JUSTIFICATIVA

Um NAeHA é um navio dotado de convés de vôo e hangar para helicópteros, capaz de transportar tropas e equipamentos que são desembarcados em vagas de assalto, empregando os helicópteros. Devido à ênfase que vem sendo atribuída às operações expedicionárias, o interesse das Marinhas por navios semelhantes – com ou sem doca para embarcações de desembarque – vem aumentando nos últimos anos.

O artigo que inspirou o presente trabalho descrevia, em linhas gerais, um navio simples e de baixo custo, otimizado para operar com aeronaves de asa rotativa, cuja missão básica seria atuar em operações anfíbias para projeção de poder, desembarcando uma tropa de fuzileiros navais com o respectivo equipamento. Como missão secundária, poderia atuar como porta-helicópteros, em operações de controle de área marítima.

Como engenheiro naval, o autor considera interessante a possibilidade de desenvolver o projeto de uma classe de NAeHA, tomando por base o casco de um moderno navio mercante porta-contêineres ou Ro-Ro. A conversão ou a adaptação do projeto deveria atender aos requisitos de segurança e às normas de classificação para navios de emprego militar, que fossem aplicáveis no caso de unidades de apoio.

O mais conveniente seria utilizar um navio combinado, do tipo ConRo (porta-contêineres e *Roll-On-Roll-Off*). A superestrutura original seria eliminada; e o convés de vôo e os hangares, construídos na área originalmente destinada ao armazenamento de contêineres. O convés inferior de viaturas, se previamente existente, poderia ser aproveitado.

Numa primeira etapa, um protótipo poderia ser convertido a partir do casco de um navio existente, no qual seriam feitas as modificações necessárias. Os resultados da avaliação do desempenho operativo dessa primeira unidade seriam incorporados ao projeto básico, permitindo construir uma série de navios semelhantes – inclusive para exportação.

CARACTERÍSTICAS

Buscou-se encontrar um modelo de NAeHA de tamanho pequeno a médio, condizente com as atuais condições orçamentárias da Marinha do Brasil, sem abrir mão das mínimas condições técnicas e de exercício das atribuições desta força.

Para tanto, foi realizada uma pesquisa na composição das esquadras de várias Marinhas estrangeiras, analisando-se as diversas classes de navios similares (existentes, em construção ou em fase de concepção), com relação às atividades propostas para tais navios e aos tipos de aeronaves de asa rotativa empregados.

O resultado apontou como opção mais adequada à Marinha do Brasil um navio dotado de um convés de vôo com 165m de comprimento e 30m de largura. O casco teria um comprimento total de 160m, com boca máxima de 26m, pontal de 19m e calado de aproximadamente 6m, deslocando cerca de 12.000t na condição carregado. Não haveria doca para embarcações de desembarque (isto é, o navio seria simplesmente um LPH, e não um LHD ou LHA).

A propulsão considerada mais adequada seria por motores diesel, totalizando cerca de 18.000 HP. Esta potência permitiria desenvolver uma velocidade máxima de 22 a 24 nós. Dois hélices de passo fixo na popa e dois propulsores transversais na proa (*bow thrusters*) forneceriam uma capacidade de manobra condizente com as funções do navio.

Além da própria tripulação, estimada em cerca de cem oficiais e praças, e do pessoal das aeronaves (cerca de cem adicionais), o navio poderia transportar um grupamento operativo de fuzileiros navais (GptOpFuzNav),

constituído por 200 a 400 oficiais e praças, num total de até 600 militares embarcados.

O navio poderia ser dotado de um grupo aéreo embarcado (GAE) composto de dez a 12 helicópteros de porte médio (*SH-3 Sea King*, *UH-14 Super Puma* ou equivalentes). O convôo e o hangar de aeronaves seriam ligados por dois elevadores centrais, a bombordo da ilha principal e a vante da ilha secundária (onde se localizaria a chaminé das máquinas).

Uma rampa rebatível ou um elevador interno menor, de ligação entre o hangar de aeronaves e o convés de viaturas, permitiria utilizar também o hangar para transportar viaturas, em caso de necessidade. O convés de viaturas inferior comportaria dez carros de combate sobre rodas e oito caminhões médios, passíveis de serem desembarcados para o cais por uma rampa Ro-Ro, situada no costado de boreste.

O navio disporia ainda de quatro embarcações de desembarque de viaturas motorizadas (EDVM), alojadas no convés de viaturas (duas em cada bordo) e baixadas ao mar por pontes rolantes, em vez de turcos de rebater. As embarcações poderiam ser usadas para desembarque de tropa ou de material, complementando os helicópteros.

O armamento defensivo incluiria dois sistemas antimísseis *Phalanx Mk. 12* (com canhão automático *Vulcan* de 20mm), sendo um na proa e outro na ilha secundária a ré. Para defesa orgânica contra "ameaças assimétricas", haveria seis metralhadoras ponto 50, em reparos distribuídos ao redor do convôo.

Esta seria apenas uma configuração básica de armamento, de custo reduzido. Dentro da filosofia *fitted for but not with*, o navio poderia também receber a instalação de um sistema de lançamento vertical (VLS), para mísseis superfície-ar de defesa de ponto.

O navio seria equipado com radares de controle de aeronaves e de vigilância aérea e de superfície, sistemas de comunicação por satélite e um sistema de controle tático (siconta) apropriado ao comando e controle de operações anfíbias.

Os sistemas de vigilância citados, de curta e média distância, poderiam ser complementados por vários veículos aéreos não-tripulados (UAV) de asa rotativa, capazes de decolar e pousar no convôo do navio.

CONCLUSÃO

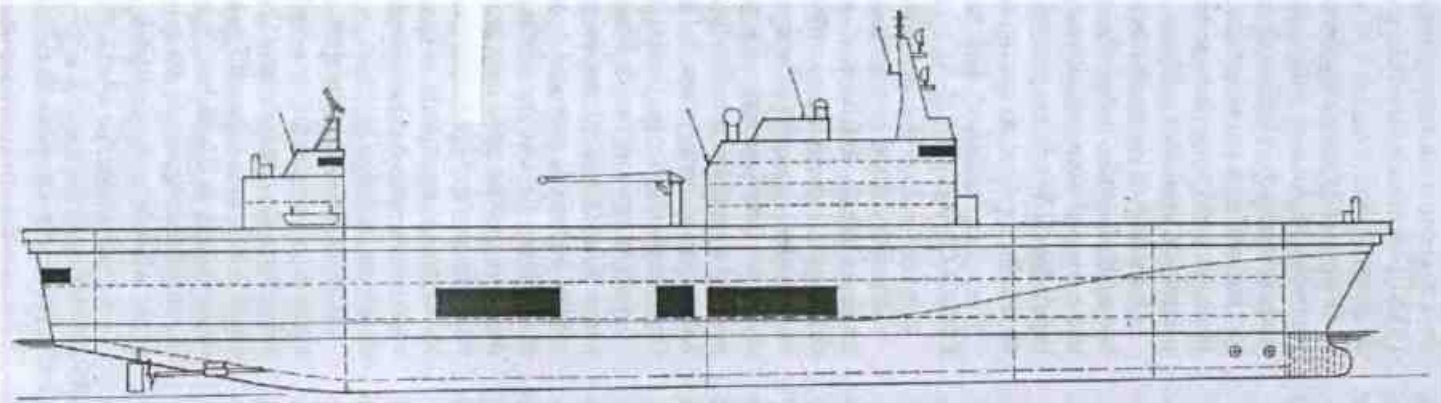
Um navio com as características descritas neste trabalho reforçaria a capacidade de transporte e desembarque anfíbio da nossa Esquadra – podendo ser empregado em defesa dos interesses nacionais, na Amazônia Azul e em toda a extensão do Atlântico Sul, ou em apoio às operações de paz da Organização das Nações Unidas (ONU).

A opção por um casco de tipo mercante para o NAeHA poderia encurtar o prazo e reduzir o custo de obtenção de um navio dessa classe. Por se tratar de uma unidade de apoio, cujo emprego mais provável seria em operações expedicionárias e conflitos de baixa intensidade, o desempenho operativo de um navio baseado num casco de origem civil seria aceitável.

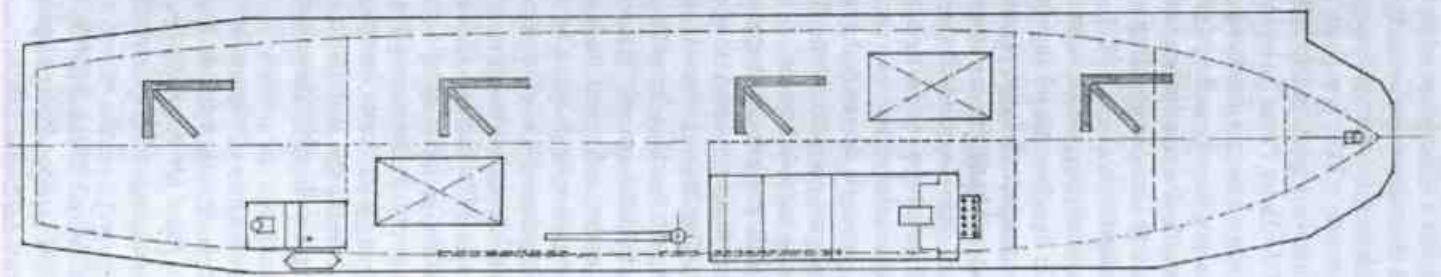
O uso de um casco de projeto comercial também poderia simplificar a produção em série de navios dessa classe. O projeto de um NAeHA como o descrito poderia interessar a outras Marinhas, permitindo incrementar a exportação de navios de emprego militar construídos Brasil.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS>; Poder Marítimo; Poder Naval; Navio-aeródromo; Helicóptero; Engenharia naval; Operação anfíbia;

Navio-aeródromo de helicópteros de assalto (NAeHA)



PERFIL



CONVÉS DE VÔO

BIBLIOGRAFIA

CAMPOS NETTO, Sebastião de Andrade. "Momento de decisão para a Aviação Naval". *Segurança & Defesa 23* (89): 27-32. Rio de Janeiro, 2007.

FRIEDMAN, Norman. *Carrier Air Power.* New York: Rutledge Press, 1981.

_____. *U.S. Aircraft Carriers: An Illustrated Design History.* Annapolis: Naval Institute Press, 1983.

_____. *British Carrier Aviation: The Evolution of the Ships and their Aircraft.* Annapolis: Naval Institute Press, 1988.

PESCE, Eduardo Italo. "Um navio-aeródromo de helicópteros de assalto para a Marinha do Brasil". *Revista Marítima Brasileira 127* (7/9): 75-79. Rio de Janeiro, jul./set. 2007.

____. "Uma Marinha de quarta-geração para o Brasil". *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 09/11/2007, p.2 (Opinião).

____. "As 'águas marrons' e o Tridente de Netuno". *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 10/07/2007, p.2 (Opinião).

____. "Amazônia, Atlântico Sul e operações expedicionárias". *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 24/01/2007, p.2 (Opinião).

____. "Navio-aeródromo: tamanho é documento?" *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 16/08/2006, p.2 (Opinião).

____ & CORRÊA, Ronaldo Leão. "Uma classe de navio-aeródromo para a Marinha do Brasil". *Revista Marítima Brasileira 120* (4/6): 171-195. Rio de Janeiro, abr./jun. 2000.

PRANGE, Geert J. *"O Controle Aeronaval da Amazônia Azul"*. Paranaguá, jun. 2006. Monografia inédita, cedida ao Comando de Operações Navais – MB.

TEATRO NO MUSEU

TAMANDARÉ – JOVEM HERÓI

Neste ano em que se comemora o Bicentenário de Nascimento do Patrono da Marinha do Brasil, o Museu Naval apresenta *Tamandaré – jovem herói*, que leva aos jovens entre 12 e 18 anos um pouco das aventuras desse marinheiro que tanto lutou pela soberania do País. O espetáculo mostra um Tamandaré ainda moço, bem diferente da conhecida imagem de um almirante idoso e com barbas brancas retratada em nossos livros de História, e narra episódios por ele vividos até os 40 de seus 90 anos de idade.

Em linguagem atual, são revividos fatos como a captura do herói por corsários ingleses e sua espetacular fuga; o recebimento de uma luneta oferecida pelo Almirante Espora, argentino, em reconhecimento a seus atos de dignidade diante do inimigo vencido; e sua participação, em tempos de paz, no salvamento de mais de 400 náufragos de um navio em chamas no Mar da Irlanda.

Tamandaré – jovem herói pretende fazer com que o almirante sirva de exemplo, estímulo e inspiração para aqueles que queiram compor uma nova geração de homens do mar.

A peça, com texto direção e figurinos de Dulce Bressane e produção de Sulamita Carvalho, está em cartaz no Museu Naval, representada pelo ator Luciano Moreira.

Agendamento para grupos: 2104-5506 Ramal 208 (Aline) ou 2104-6721 (Comandante Menegassi).

O AFUNDAMENTO DE SUBMARINO ALEMÃO NO LAGO MICHIGAN*

JAMES E. WRISE, JR
Capitão-de-Mar-e-Guerra (USN-Ret)
Tradução e adaptação: CARLOS ROBERTO **FIGUEIRAS**
Capitão-de-Mar-e-Guerra (RM1)

Ninguém poderia imaginar o destino do submarino alemão *UC-97*, após sua rendição, ao vê-lo passar pelos vapores e pelas pequenas embarcações no porto de Toronto, a caminho do Lago Michigan, para promover a venda de Bônus de Liberdade, em 1919.

O diário de bordo da canhoneira norte-americana USS *Wilmette* registra, no dia 7 de junho de 1921, o afundamento do último submarino alemão *U-Boat* remanescente da Primeira Guerra Mundial, em observância às disposições do Tratado de Versalhes. Que a perda do submarino viesse a ocorrer três anos após o armistício e no Lago Michigan é uma história conhecida nos dias de hoje apenas por poucas associações de caráter marítimo e por historiadores que continuam a procurar no lago pelo navio afundado.

O *UC-97*, um submarino destinado a estabelecer campos minados, foi lançado ao mar em Hamburgo, Alemanha, em 17 de março de 1918. Ele não chegou a ser comissionado na Armada Imperial da Alemanha, uma vez que sua prontificação para o mar não se deu antes da assinatura do armistício, em 11 de novembro daquele ano. Em seguida o *UC-97* foi internado em Harwich, Inglaterra, em uma base de contratorpedeiros e submarinos, no Canal da Mancha.

Tendo sido a Alemanha a maior construtora mundial de submarinos durante a guerra, com a vitória das nações aliadas era natural a ânsia dessas para pôr as mãos nos barcos que se renderam, para estudar sua cons-

* N.R.: Publicado no Naval History (USN) – Winter, 1989 – p. 12-17.

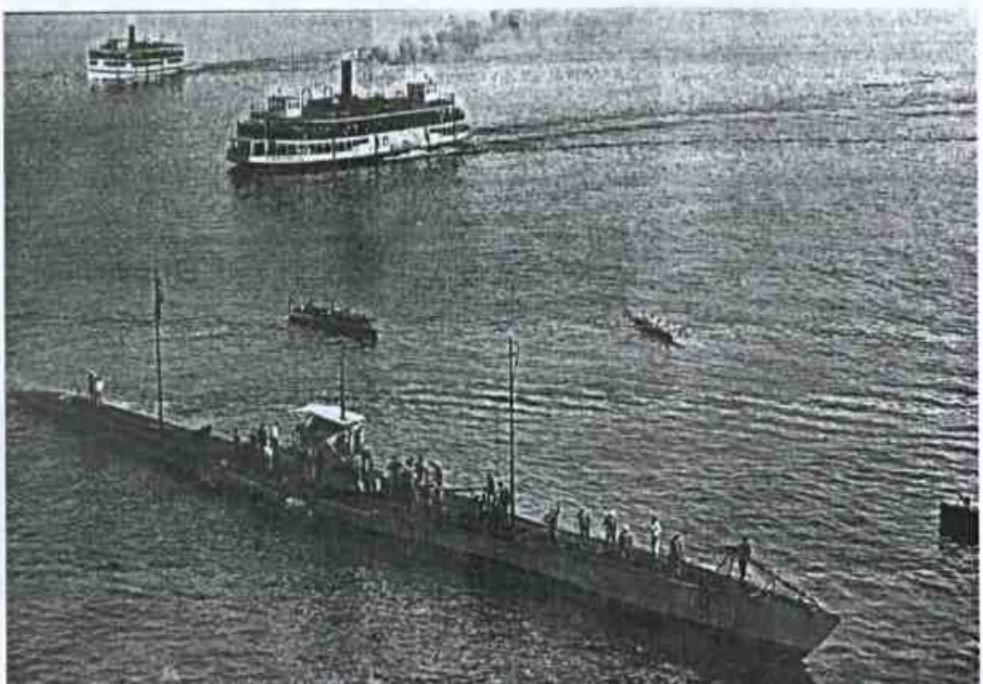
trução e a tecnologia de seu equipamento. Além disso, os Estados Unidos tinham uma outra necessidade menos importante, que conduziu um Congresso relutante a apoiar a aquisição de alguns desses submarinos alemães. Os Estados Unidos haviam financiado seu esforço de guerra através da venda de Bônus da Liberdade do Departamento do Tesouro e, como um considerável débito permaneceu no pós-guerra, havia a necessidade de inovar para promover a venda de novos bônus. A exibição dos *U-Boats* que se renderam nos portos da costa americana e mesmos nos portos interiores parecia bastante promissora; no princípio do ano de 1919, seis submarinos alemães foram distribuídos pelos Estados Unidos.

Além do *UC-97*, foram selecionados para entrega ao governo dos Estados Unidos os seguintes submarinos: *U-117, U-140, U-164, U-111* e o *UB-88* (os *U-Boats* tipo *UC* eram pequenos lançadores de minas e os do tipo *UB* eram costeiros, não eram de alto-mar). Dois daqueles submarinos, o *U-117* e *U-140*, haviam operado em águas da costa americana durante a guerra. Juntamente com quatro outros barcos (*U-151, U-152, U-155* e *U-156*) eles afundaram 91 navios (45 de bandeira norte-americana), totalizando 167.000 toneladas brutas.

Em março de 1919, foram enviados à Inglaterra 12 oficiais e 120 praças, para trazer os submarinos através do Atlântico.

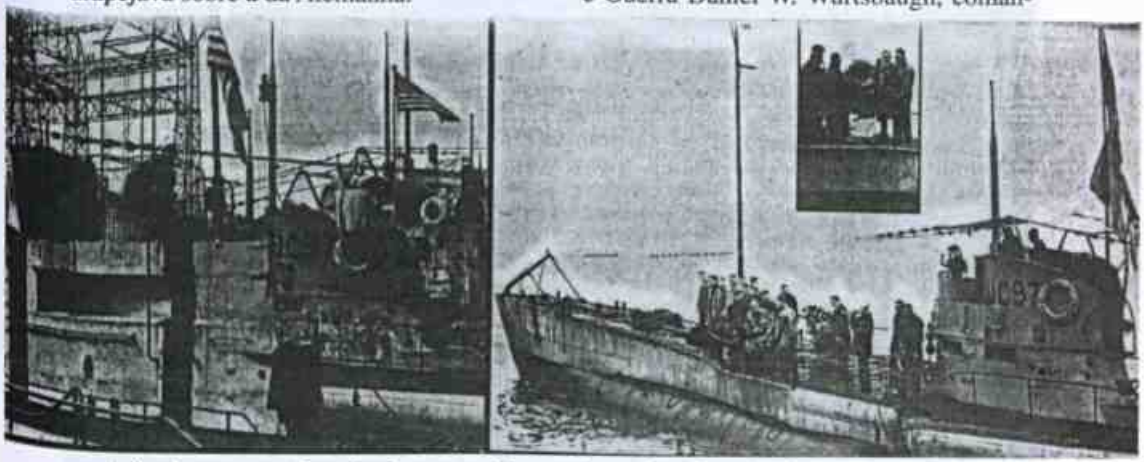
No começo de abril, quatro barcos, inclusive o *UC-97*, partiram de Harwich, escoltados pelo tênder de submarinos USS *Bushnell*, sob a denominação de Força Expedicionária de Ex-Submarinos Alemães. O *U-140* suspendeu antes, a reboque de um navio carvoeiro, enquanto o *U-111* partiu sem escolta, da costa oeste da Inglaterra. Após breves paradas nos Açores e na Bermuda, a Força Expedicionária chegou a Nova Iorque, sendo recebida por uma multidão de turistas, repórteres e técnicos navais e civis.

Mais tarde, cada barco tomou seu destino, pela campanha do Bônus da Liberdade. Ao *UC-97*, agora sob o comando do Capitão-de-Corveta Charles A. Lockwood Jr., que se tornou famoso mais tarde, como Comandante da Força de Submarinos do Pacífico, durante a Segunda Guerra Mundial, coube a região dos Grandes Lagos. Foram listadas então grandes e pequenas



cidades, para serem visitadas, sendo da obrigação do pessoal do *UC-97* notificar a sua hora de chegada aos diversos prefeitos, com antecedência suficiente para que os comitês locais de venda do Bônus pudessem dar a publicidade devida.

Para alcançar os lagos interiores, o *UC-97* teve que entrar em entendimentos com a direção do sistema do Canal de São Lourenço. O Comandante Lockwood teve problemas com as autoridades canadenses em Kingston, ponto mais a oeste do canal, recusando-se a hastear a bandeira do Reino Unido no mastro de vante (Union Jack). Sua explicação aos seus hospedeiros canadenses foi simplesmente a seguinte: nenhum navio de guerra americano arvora uma bandeira estrangeira exceto quando está saudando aquela nação, ou uma de suas altas autoridades – a não ser que o barco tenha se rendido, disse o Comandante Lockwood, apontando para a popa do submarino, onde a bandeira americana drapejava sobre a da Alemanha.



Após alcançar os Grandes Lagos, o *U-Boat* iniciou uma série de visitas a portos dos Lagos Ontário, Erie, Huron e Michigan. Problemas de desgastes das máquinas abreviaram o roteiro e o Comandante Lockwood trouxe o navio para Chicago, atracando no píer da Marinha em fins de agosto. Alguns homens da guarnição, alistados apenas para a guerra, deram baixa. Os demais foram designados para acompanhar Lockwood no seu novo comando, o *R-25* (submarino 102), em construção em Bridgeport, Connecticut, e o *UC-97* passou à responsabilidade do Comandante do 9º Distrito Naval.

O submarino foi movimentado posteriormente e amarrado à beira do lago, junto à Rua Monroe, no Parque Grant, ficando aberto à visita de turistas. Os visitantes recebiam como *souvenirs* pedaços de cabo de seis polegadas, retirados do navio.

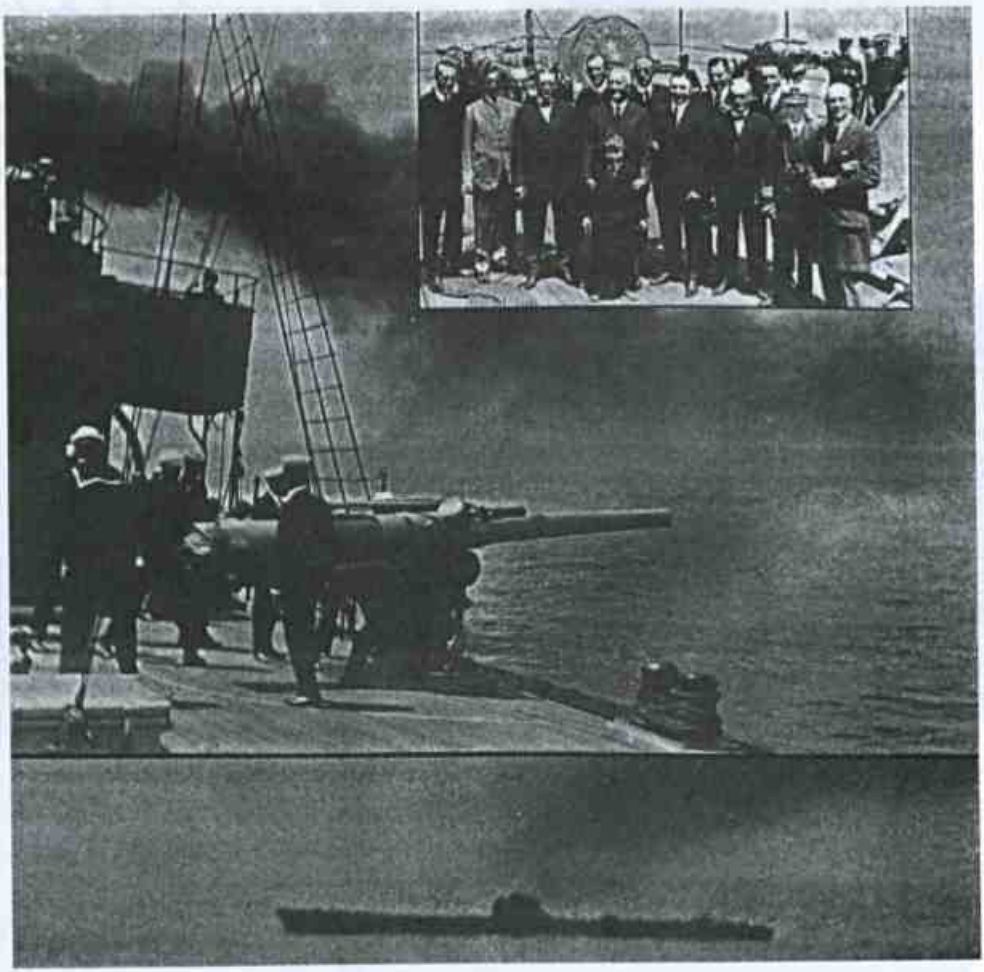
O *UC-97* assim permaneceu por poucos anos, até que uma cláusula do tratado do armistício foi levantada e todos os navios de combate alemães de posse das Forças Aliadas teriam que ser destruídos antes de 1º de julho de 1921. O então Secretário da Marinha, Franklin D. Roosevelt, designou o Capitão-de-Mar-e-Guerra Edward A. Evers, do *Wilmette*, e o Capitão-de-Mar-e-Guerra Daniel W. Wurtsbaugh, comandante dos Grandes Lagos, para programarem a destruição do barco.

Na primeira semana de junho de 1921, todos os navios da flotilha dos Grandes Lagos foram para o mar, em manobras. Cerca de 200 reservistas navais da região do Meio-Oeste americano permaneceram para participarem

do histórico afundamento. O *USS Hawk* suspendeu de Milwaukee para rebocar o *UC-97* para determinado ponto no Lago Michigan, onde seria alvo para os artilheiros da Reserva Naval, a bordo do *Wilmette*. Antes que o *U-Boat* fosse rebocado pelo *Hawk*, foram retirados de bordo todo seu armamento, sua propulsão e equipamentos de navegação.

Às 08h17m do dia 7 de junho, o *Wilmette* suspendeu. O tempo estava claro e o estado "do mar" era calmo. Cerca de 2 horas depois, foi avistado o *Hawk* com o *UC-97* a reboque. Às 11h45m a canhoneira abriu fogo, com sua bateria de quatro polegadas (foto do centro), no *U-Boat* agora à deriva (foto de baixo). O marinheiro-artilheiro J. O. Sabin, de Muscatini, Estado de Iowa, foi o primeiro a disparar. O homem cujo acerto mandou o submarino para o seu repouso final, 200 pés abaixo da superfície, foi o marinheiro-artilheiro A. H. Anderson, que também lançou o primeiro torpedo americano em um submarino alemão durante a guerra. Às guarnições dos canhões do *Wilmette* foi concedido um prêmio de 100 dólares, pelos civis convidados para assistirem de bordo ao afundamento (foto de cima).

Foram necessários 18 tiros e 15 minutos, para mandar o *U-Boat* para o fundo,



sendo esta a primeira vez que um canhão da Marinha americana utilizava uma granada explosiva nos Grandes Lagos desde que o Comodoro Oliver Hazard Perry derrotou os britânicos em combate no Lago Erie, em setembro de 1813.

Alguns anos após o histórico afundamento do *UC-97* bem poucos se lembravam daquele acontecimento. Quando o historiador naval David A. Myers Jr, de Waukegan, Estado de Illinois, começou a sua busca do *U-Boat* em 1960, pouquíssimas pessoas acreditavam que um submarino alemão houvesse visitado Chicago. Contudo, Myers foi persistente, e, depois de intensa pesquisa no livro de bordo do *Wilmette* e de outros navios, foi capaz de determinar o local aproximado do afundamento.

Nos anos de 1970, barcos de salvamento particulares e unidades reservistas navais cooperaram com a Associação Naval Combinada dos Grandes Lagos e com o Museu Naval e Marítimo local, no sentido de localizar, com precisão, o casco soçobrado. Apareceram, também, histórias contando que o *U-Boat* podia ter muito mercúrio em seus tanques de lastro, valendo mais de 1 milhão de dólares. Os alemães usaram mercúrio como lastro em seus submarinos, até meados da Segunda Guerra Mundial, quando aquele metal escasseou na Alemanha. A esperança de encontrar a eventual "mina de ouro" afundada foi gradualmente diminuindo, e o interesse do público pelo *U-Boat* desapareceu mais uma vez.

Até agora, o *UC-97* permanece escondido nas profundezas do Lago Michigan, embora membros do Museu Naval e Marítimo dos Grandes Lagos assegurem que eles têm a posição correta dos destroços, baseada em indicações de sonar e magnetômetro. Contudo, mesmo com a identificação positiva do local e considerando o salvamento viável, não há disponibilidade de recursos para içá-lo e recuperá-lo.

Mas a aventura vai continuar. Em Chicago há grupos planejando campanhas para angariar fundos para trazer o *UC-97* à superfície. Tendo sido danificado recentemente o *U-1*, o único outro submarino alemão da Primeira Guerra Mundial, em um incêndio no Museu de Ciências de Munich, a possibilidade de recuperar o *UC-97* ganhou novo significado.

O submarino alemão *U-515*, capturado em alto-mar em 1944, pelo grupo de caça e destruição do Contra-Almirante Dan Gallery, encontra-se desde 1954 em exibição permanente no Museu de Ciência e Indústria de Chicago. Caso o *UC-97* seja eventualmente içado, dar-se-á um fato bastante curioso, verdadeira ironia da história, serem simultaneamente exibidos dois notáveis submarinos, entre todos os lugares, bem no coração dos Estados Unidos.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS>; Submarino; Primeira Guerra Mundial; Marinha da Alemanha; Marinha dos Estados Unidos; Museu; Arqueologia marinha;

TEATRO NO MUSEU

O BRASIL E O MAR – A AMAZÔNIA AZUL

O que é o Poder Naval? Como utilizá-lo para exercer a persuasão a fim de que não seja necessário o uso da força na defesa dos interesses nacionais? O que é Zona Econômica Exclusiva? E Plataforma Continental? Esses e outros questionamentos são respondidos de forma lúdica em *O Brasil e o mar – A Amazônia Azul*, em cartaz no Museu Naval.

Com bom humor e apostando em divertidos jogos com a platéia, um casal de apresentadores procura transmitir o encanto da carreira militar e mostrar a função da Marinha nos tempos atuais, especialmente diante da mais nova conquista brasileira: A Amazônia Azul.

O espetáculo, ideal para crianças a partir de 7 anos, tem texto e direção de Dulce Bressane, figurinos de Lícia Lacerda e produção de Sulamita Carvalho, sendo interpretado por Tatiana Refener e Fabinho D'Lelis.

Agendamento para grupos: 2104-5506 Ramal 208 (Aline) ou 2104-6721 (Comandante Menegassi).

AMANHÃ PODE SER OUTRO DIA

SERGIO L. Y. DOS **GUARANYS**
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Refº)

Se você jamais alterar um procedimento, um texto ou um produto, deixa de empregar um dom mais desenvolvido nos humanos que nos irracionais: a capacidade de inventar. É um processo mental complexo, composto de memória; processo mental simples; e processos mentais compostos, que são a comparação e a escolha. A memória é a impressão repetida várias vezes do registro de um fato. Repetida para acelerar a busca futura desse registro no meio de outros, mediante oferta de maior quantidade da impressão, decorrente da repetição. A memória tem registros que quase todo mundo conhece, constituintes do senso comum, e uns que só poucos indivíduos conhecem, ditos sábios devido a essa escassez. Comparação é a apresentação simultânea de vários registros dos quais dois pertencem à mesma classificação e são comparados, enquanto outros definem padrões de referência e qualificam os comparados. Registros existem independentemente dos padrões, podem mostrar contato, mas somente com os padrões mostram a intimidade com o fato, ganham identidade e atribuem a qualidade de experiente ao conhecedor deles.

O desejo de alterar um procedimento não será realizado até que o autor faça a investigação em busca do antônimo e do gênero próximo, sem os quais o conhecimento só abranje repetição e repele novidade. Sem saber alterar, você está fadado a prosseguir cada segunda-feira o mesmo que tratara na sexta-feira anterior. Cada amanhã não será outro dia, mas extensão de um mesmo dia. Pode conseguir aumento de quantidade, talvez de qualidade, mas não terá progresso. A conjunção do antônimo

com o gênero próximo é um dos muitos modos de investigação, escolhido aqui por mim. Esta escolha foi a mesma de Galileu, Bacon e Einstein. O antônimo é qualquer conceito de sentido contrário ao proposto, mas no caso do desejo de alterar há um padrão de referência acima de senso comum, pois o proposto significa a crença absoluta, geral e irrestrita, apta a proporcionar critério de autoridade. Em virtude desse critério, atribuo a Pasteur o conhecimento da fermentação, acredito no fenômeno e não preciso repetir o ensaio, porque reconheço em Pasteur autoridade para proclamar o assunto. O gênero próximo é um objeto correlato capaz de explorar a virtude do antônimo. Caso o Brasil precise substituir o seu porta-aviões, Navio-Aeródromo *São Paulo*, como será a troca? Por um sinônimo, talvez comprado na mesma origem, ou por um alterado concebido aqui? A pergunta exige descrição da alteração, comparação com o original e então escolha.

Veja a alteração. Começando com a carena, respondemos que pode ser mantida porque tem estabilidade superlativa, é veloz e comporta os volumes e as massas desejados. A tecnologia ao alcance da Marinha do Brasil é capaz de dar progresso à carena atual? Sim. É fácil ver que vale trocar os dois propulsores axiais de 47 MW e 5,52m de diâmetro por quatro azimutais de 24 MW e 3,96m de diâmetro; muda-se o governo para melhor e ganha-se resistência à falha de um propulsor, pois ¾ de propulsão é mais que ½ dela. Sem ser minha crença, há quem ache vantagem operar os dois hélices de 47 MW em vez de quatro de 24 MW. Tais pessoas não vêem que a cavitação de 47 MW causa erosão hidráulica, enquanto a de 24 MW é suportada pelo material das pás dos hélices. Os franceses não viram no *Clemenceau*, no *Foch* nem no *Charles de Gaulle*. Ou descobrem um conjunto revolucionário de forma e substância ou subempregarão o navio. Os azimutais implicam trocar acionamento a vapor por elétrico, menor, mais leve, mais regulável e com menos operadores. É visível a redução de massas e volumes associados. Esse casco poderia satisfazer também outros desejos.

O porta-aviões é um casco que abriga um campo de pouso e decolagem provido de hangar e hotel. Deixemos sem estudo a invenção de hotel, porque é tecnologia simples cujo entrave, espaço, começou a ficar farto devido ao acionamento elétrico. Há 60 anos o campo de pouso (convôo) é oblíquo à linha-de-fé para permitir simultaneidade com decolagem. Serve qualquer outro arranjo que permita o mesmo, mas só agora surgiu o projeto de um. O convôo tem elevadores de munição e de aeronaves, catapultas, postos de combustível, espelho de pouso, aparelho de parada, equipamento de incêndio, tratores e uma alta superestrutura lotada por mastros, antenas e compartimentos habitáveis, sendo repetição de projeto adotado por falta de simulação, dinheiro e ousadia. Comentemos antônimos e gêneros próximos do pouso oblíquo, do sentido e do acionamento das catapultas, do tamanho da superestrutura, da viagem do elevador conduzindo um avião por vez, da singularidade do aparelho de parada e do espelho. E ainda do uso de tratores, barreiras e arremetida.

Antônimo: se as direções do pouso e das catapultas forem paralelas, cessa o oblíquo caso a largura do convôo permita uso simultâneo por mais de uma aeronave. Gênero próximo: catapultas superam falta de vento frontal à aeronave, porque criam vento aparente, logo permitem decolagens em sentido oposto ao pouso, assim criando estacionamento disponível em toda a parte do convôo livre delas. O primeiro impulso é declarar a inconveniência porque o vento contrário é imprescindível, o que é

fato para o pouso, função do "*stol*". Caso o outro pense no fenômeno ou ouça o proponente, o antônimo é viável. Progresso: aumenta além do dobro a quantidade de aeronaves embarcadas. Antônimo: catapultas elétricas de modelo brasileiro possuiriam dois engates eqüidistantes no cabo acionado eliminando o retorno do engate característico das atuais, assim elevando a mais do dobro a cadência de decolagens. Progresso: reduz espera para concentrar ataque, assim aumentando a autonomia dos aviões. Gênero próximo: é mais sadio aguardar sucesso de pesquisas estrangeiras de catapultas elétricas que empreender brasileiras pouco promissoras. A fração de despesa com pesquisas em relação ao total destinado a material bélico seleciona por expectativa de sucesso as que serão conservadas. Existem máquinas elétricas providas de aceleração e potência variáveis, como as a vapor, mas somente servem quando livres de precessão, que não são as rotativas embarcadas. Catapultas a vapor podem acionar engates em cabo paralelo, assim evitando o retorno do engate único. Unem a vantagem da direção do vapor à dos engates alternados. Antônimo: se houver em todo o convôo e no hangar rasgos para carris embutidos, acionados por cima para rebocar aeronaves, tratores são estorvo. Progresso: move mais aeronaves ao mesmo tempo. Gênero próximo: levar um avião ao elevador, subir ao convôo e tirar o avião toma mais tempo que trazê-lo até o elevador, abastecê-lo e municiá-lo e, nos modelos atuais, mais que o tempo entre duas decolagens. Antônimo: adotar elevadores capazes de receber dois aviões. Progresso: aumenta o ritmo de decolagens de aviões saídos do hangar.

Gênero próximo: nunca houve registro de uso de barreira em operação porque a qualificação do piloto para porta-aviões consiste em escolher o cabo onde enganchar. Não bater no convôo antes do cabo de parada nem tem propósito para arremetida em que o aparelho de parada e o espelho são modernos. Antônimo: não instalar barreira nem admitir arremetida. Progresso: aumenta estacionamento, libera espaço no convôo. Antônimo: transfere para cobertas abaixo da superestrutura os habitáveis, deixando nos mastros tantos "olhos de TV" quanto desejável. Volta o impulso de opor mudança, esquecendo a indiferença entre a vista nas janelas e nas telas de televisão. Se comparar com a "visão acústica" pelos submarinos, por vezes reduzida à memória pelo silêncio dos atores, a das telas é uma bênção. Progresso: diminui altura, largura e peso da estrutura e assinatura visual do navio, aumentando liberdade do arranjo de antenas de toda espécie, sem eliminar a visão simultânea do cenário inteiro.

Gênero próximo: com tanto espaço e ausência de coisas no pouso, chegou a vez de instalar no convôo mais de um aparelho de parada. Em vez do primeiro par de cabos distante 56 e 67m do início do convôo, com 15m de extensão para enganche, a meio do pouso, com espelho único, cabem dois pares com extensão de 8m, cada um num bordo, afastados do centro e mais um arranjo idêntico distante 112 e 123m do início do convôo, cada um com seu espelho. Esse conjunto de quatro aparelhos permite menor intervalo de tempo (ou de distância) entre aviões na fila para pouso, pois torna possível o pouso seguinte assim que o anterior pare de recuar, garantido pela alternância entre bordos e entre distâncias dos aparelhos. Progresso: reduz espera de pouso livre, economizando gente, aeronave, combustível e duração do recolhimento. Já temos projeto de freio elétrico nos aparelhos muito menor que os mecânicos importados pela Marinha, que ocupam no casco um piso de bordo a bordo sob o convôo.

Os aumentos da quantidade de aeronaves embarcadas e do ritmo de decolagens causam necessidade de mais combustível e munição de aviação. Significa muito mais volume e peso que os economizados via acionamento elétrico. Contingência: reduz ala embarcada, subemprega o navio, repõe munição e combustível via aérea ou troca o complexo tanques de combustível fóssil-caldeira pelo complexo combustível nuclear-reator. A contingência preferível é trocar a operação do complexo fóssil pelo do nuclear, mas a crença (sem antônimo e sem gênero próximo) é de ser maior a despesa de instalação da nuclear que a da fóssil. O antônimo e o gênero próximo permanecerão distantes de avaliação até que os dados de funcionamento do Laboratório de Geração de Energia Nuclear (LABGEN) propiciem a montagem de modelos virtuais de reatores mais compactos e abastecidos para mais de dez anos, assim destruindo a crença, mas já cabe a especulação. Mais compactos diminuem proteção, custo, espaço e peso.

A despesa de operação da nuclear já é mais barata que a da irredutível fóssil, mas ainda diminui mais se aumentar o intervalo de reposição de combustível. Com dois ou mais reatores no mesmo casco, não há por que acrescentar motores à combustão, grupos de ar ou baterias, a menos que persista vontade de repetir para não inovar. Esta crença de custo maior é alicerçada na produção do reator mediante aquisição, em vez de por construção. Do mesmo modo que o preço dispara na aquisição de produto mediante lucro acumulado a cada etapa de produção, desaba a cada acréscimo de componente executado por encomenda sob projeto próprio.

Prevalecendo a decisão de construir, o orçamento de pesquisa deve ter generosidade inovadora para comportar fracassos e retomadas imprescindíveis ao projetista, que precisa ensaiar reator com nuvem neutrônica dezenas de vezes mais rica que a já obtida, com controle da reação operável em espaço de menor altura, sem afetar a convecção d'água e a geração de vapor. A falta de antônimo e gênero próximo nutriu essa crença de custo elevado da propulsão nuclear, em que a parcela mais vultosa, o gigantismo das carenas para reatores copiados, cuja altura ainda supera o dobro da altura do combustível, é aceita sem ponderação.

O discurso acima mostra um modo de investigação. A Marinha não precisa substituir o *São Paulo*, mas pensar continuamente neste e noutros meios, mediante modalidades de investigação. Sem elas o amanhã repete o hoje, graças a elas o amanhã pode ser outro dia.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<CIÊNCIA E TECNOLOGIA>; Estudo; Experimento; Análise de Sistemas; C & T na Marinha; Engenharia naval; Navio-aeródromo;

A DISPUTA PELA LIDERANÇA DA ÁSIA NO PÓS-GUERRA FRIA (II)

FERNANDO **MALBURG** DA SILVEIRA
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Refº)

SUMÁRIO

PARTE I (publicada no 4º trim./2007)

Introdução
Os interesses ocidentais na Ásia
O fim da Guerra Fria e o cenário asiático
Breve síntese da História do Japão
O *Bushido*
Breve síntese da História da China
Política externa japonesa
Política externa chinesa

PARTE II

As rivalidades sino-japonesas na atualidade
A questão de Taiwan
A península coreana
A disputa pelas ilhas no Mar da China
A aliança de defesa Japão/EUA
O Japão e a ONU
A presença norte-americana
A rivalidade econômica
Outros aspectos dos ingredientes presentes no cenário
Algumas interrogações e perspectivas
O teatro marítimo
A Marinha norte-americana
A Marinha japonesa
A Marinha chinesa
A Marinha de Taiwan
A Marinha sul-coreana
A Marinha norte-coreana
Alguns reflexos das rivalidades sino-japonesas no cenário examinado
Conclusões

AS RIVALIDADES SINO-JAPONESAS NA ATUALIDADE

Observa-se que no presente panorama geopolítico da Ásia destacam-se dois atores regionais principais: a China e o Japão, respectivamente a quarta e a segunda economias do planeta; e que as relações entre esses *players*, comportando rivalidades históricas, definem uma realidade que, conjugada com os interesses de outros importantes atores (regionais e não regionais), influi na integração sociopolítica e socioeconômica do continente asiático, bem como na estabilidade desse continente.

O Japão, país insular geograficamente limitado, transitou (principalmente em razão de pressões externas) de séculos de isolamento sob um regime feudal para um regime capitalista progressista. Passou por um período de expansionismo imperialista que o levou a várias campanhas militares no continente; e tem sido, após a Segunda Guerra Mundial, o grande aliado asiático dos Estados Unidos, inicialmente para ajudá-los a conter os avanços do comunismo na Ásia e, com o término da Guerra Fria, como parceiro em busca de uma influência continental capaz de contrabalançar o vertiginoso crescimento chinês na região. Seu regime imperial, hoje parlamentarista, sobreviveu a todas as transformações sociopolíticas da história moderna e experimentou, a partir de meados dos anos 60, um grande desenvolvimento econômico, tornando-se exportador de capitais e de produtos intensivos em tecnologia avançada, ao mesmo tempo em que equaciona de forma satisfatória a importação de matérias-primas e petróleo, dos quais é extremamente dependente. Tendo alcançado a posição de segunda economia do planeta, seu papel econômico na Ásia é de grande relevância, inclusive no que diz respeito à promoção do desenvolvimento de outros países asiáticos, mas o arrefecimento da economia em anos mais recentes, aliado a problemas de política interna e à excessiva dependência dos Estados Unidos para sua defesa, representa óbice à afirmação japonesa na Ásia.

A China comporta a maior população mundial, somando cerca de 1,3 bilhão de habitantes, e ocupa enorme extensão territorial no continente, tendo sido, no século XVIII, a nação líder inconteste da região. Nos séculos XIX e XX, contudo, começando pela Primeira Guerra do Ópio, em 1839, foi alvo de invasões e agressões imperialistas colonialistas dos ingleses, alemães e japoneses, com severas conseqüências para seu desenvolvimento social, político e econômico. Após a Segunda Guerra Mundial tornou-se, em 1949, a República Popular da China (RPC), em decorrência da vitória dos revolucionários comunistas liderados por Mao Tsé-Tung sobre os nacionalistas que, derrotados, vieram a estabelecer-se em Taiwan. O estabelecimento da RPC foi, para o resto do mundo, o marco de que a China (com as importantes exceções de Taiwan, Hong Kong e Macau) estava finalmente unificada e dotada de um governo central dominante. Com a morte de Mao em 1976, o novo líder chinês, Deng Xiaoping, reorientou os rumos da nação, implementando uma nova filosofia de desenvolvimento com bases capitalistas, embora permanecendo o comando político do país sob o regime comunista. Fruto dessas mudanças, a China vem experimentando, desde meados dos anos 80, um crescimento econômico espantoso, com seu PIB crescendo a taxas percentuais médias de dois dígitos por ano, o que torna o país um ator privilegiado no cenário e nega ao Japão a liderança continental.

Enquanto o Japão busca recuperar-se de seus problemas econômicos, remover óbices à reformulação de seu poder militar e aumentar a expressão de sua presença nos fóruns inter-

nacionais, visando assumir a postura de um *player* estratégico mais ativo e menos dependente dos Estados Unidos (EUA) no concerto das nações, a China vem apresentando importante crescimento político, econômico e militar no mesmo cenário geopolítico, conquistando uma posição proporcionalmente mais forte no continente asiático. A contraposição dessas tendências e interesses, se não tratada com sucesso pela diplomacia, pode ser um fator desagregador dos esforços de ambos os países pela normalização de suas relações, que são freqüentemente vistas pelos analistas como uma mistura de matérias capazes de levar à convergência ou à divergência, à coexistência pacífica ou à confrontação, com igual facilidade.

Essa disputa vem até agora se dando pela via pacífica, mas tem lugar sob um notável desbalanceamento de poderes regionais. Eis que a China desfruta de grande poder militar (inclusive em termos de armamento nuclear e seus vetores de longo alcance, sendo de ressaltar que os gastos militares chineses têm tido crescimento médio anual próximo dos 15%, desde 1989) e é membro efetivo do Conselho de Segurança da ONU. Já o Japão permanece sob as limitações impostas pela derrota na Segunda Guerra Mundial, que inviabilizam o crescimento de suas forças armadas, e não tem logrado sucesso em desempenhar um papel mais proeminente no concerto internacional, tendo inclusive falhado em conquistar lugar no referido Conselho.

A China emerge como potência territorial, política, econômica e militar de grande peso internacional

Poder-se-ia dizer, como defende Pepe Escobar em *21: o Século da Ásia*, que China e Japão são potências complementares, de vez que em cooperação poderiam organizar o compartilhamento da hegemonia da Ásia no século XXI. Embora teoricamente admissível, essa colocação idealista é influenciada por relações muito complexas e traumas históricos indeléveis, num cenário em que o Japão mostra-se líder em economia e tecnologia, todavia com influência política limitada, enquanto a China emerge como potência territorial, política, econômica e militar de grande peso internacional, sendo vista pelo Japão (e por seu aliado principal, os EUA) como uma ameaça potencial. É bem verdade que os dois gigantes da Ásia somam cerca de 3/4 da atividade econômica da região e dobraram seu comércio bilateral nos últimos cinco anos. Mas é também verdade que as relações entre ambos vêm se desgastando e que seus gastos militares representam 50% dos dispêndios regionais para fins bélicos, preocupando a Ásia e o Ocidente (particularmente os EUA, que observam com receios o fato de que o orçamento militar chinês tem crescido em percentuais muito elevados ao longo de 17 anos).

Samuel Huntington, em sua obra *The Clash of Civilizations and the remaking of the world order*, definiu, com a concordância de expressiva quantidade de cientistas políticos modernos, a existência de oito grandes civilizações na divisão da humanidade de hoje: **a Ocidental (Europa, EUA, Canadá e Austrália), a Latino-Americana, a Africana, a Islâmica, a Ortodoxa (nucleada na Rússia), a Hindu, a Japonesa e a Sínica (ou Confuciana, ou Chinesa)**. Entender suas peculiaridades é importante para a compreensão das relações entre os países que as hospedam.

Segundo Huntington, a **Civilização Chinesa (ou Confuciana, ou Sínica)**, que tem como estado-núcleo a China (e abrange também comunidades chinesas do sudeste asi-

ático, a Coréia e, parcialmente, o Vietnã), tem formas de governo em grande parte ainda autoritárias, fruto das convulsões políticas que abalaram a área que ocupa. Seu estado-núcleo, embora permanecendo um regime comunista, é hoje uma potência econômica e militar no planeta, atraindo rapidamente capitais e empresas de todo o mundo ocidental (inclusive dos EUA) e tendendo a se tornar a grande desafiadora da hegemonia norte-americana que emergiu da dissolução da União Soviética e do fim da Guerra Fria. A China representa um enorme mercado de quase um bilhão e meio de pessoas, cuja religião principal é o confucionismo, e enfrenta sérios e igualmente enormes problemas sociais, mormente quando observadas as grandes desigualdades entre as populações urbanas e rurais. Não são menores os desafios econômicos, particularmente agravados por carências de energia e matérias-primas para sustentar o célere crescimento chinês de épocas recentes (sustentabilidade que muitos analistas questionam).

O Japão, aparentemente mais estável a curto prazo, precisa do mercado chinês e asiático em geral, interessando-lhe uma China estável. A China necessita de capital e de tecnologia japoneses, e tem o Japão como seu segundo parceiro comercial, depois de Hong Kong

A **Civilização Japonesa**, segundo o mesmo autor, desde quatro séculos antes da Era Cristã, já adquiria características próprias, apesar das possíveis origens comuns que remotamente podem tê-la ligado à chinesa. Seu estado-núcleo, o Japão, é limitado em espaços geográficos e é também carente (mais do que a China) de recursos naturais para crescer, o que o tem levado, ao longo dos tempos, a guerras de conquista em terras de seus vizinhos continentais para suprir-se dos insumos estratégicos indispensáveis ao seu desenvolvimento. Ainda que derrotado na Segunda Guerra Mundial (o que o fez aceitar limitações na capacitação militar e no exercício da política externa), é hoje sede de uma das civilizações mais tradicionais e tecnologicamente mais avançadas do mundo, não tendo abandonado seu desiderato de firmar-se como potência asiática e mundial, *status* este que já ostenta sob o ponto de vista econômico. Essa vontade é mais perceptível desde o fim da Guerra Fria. Diante da percepção do grau de liberdade conquistado pela China para crescer, o Japão procura intensificar sua política de segurança e manifesta maior interesse em ser reconhecido como potência continental e mundial; e, para ambos esses objetivos, necessita robustecer o seu Poder Militar.

Historicamente, um dos países tem sido sempre mais forte e próspero que o outro. Antes do século XIX, a China foi dominante. Após a Restauração Meiji, em 1868, veio o Japão a predominar. Mais recentemente, a partir de meados do século XX, o rápido crescimento chinês, ocorrido no período em que teve início a estagnação da economia japonesa (anos 80/90), revelou um cenário ainda não resolvido de disputa por áreas de influência na Ásia, onde se enfrentam uma potência amadurecida em fase de recuperação (Japão) e uma outra, emergente, em célere evolução (China), com tendências à prevalência da segunda, num horizonte temporal próximo.

Observa-se, portanto, que a disputa por uma possível hegemonia asiática é uma luta de gigantes, ainda que territorialmente e demograficamente um seja muito maior que o outro, e que as potências rivais têm carências e dissensões políticas capazes de desestabilizar a área em que tentam ampliar suas influências. Não há como deixar de considerar, todavia, que presentemente existem importantes interdependências econômicas entre ambos, clamando por uma convergência de interesses. O Japão, aparentemente mais estável a curto prazo, precisa do mercado chinês e asiático em geral, interessando-lhe uma China estável. A China necessita de capital e de tecnologia japoneses, e tem o Japão como seu segundo parceiro comercial, depois de Hong Kong. Mas as culturas econômicas são bem distintas, e cada um tende a impulsionar o desenvolvimento asiático à sua maneira – o que gera conflitos de interesses no século recém-inaugurado, apesar dos incentivos econômicos ao crescimento conjunto e pacífico de ambos. Há fundados receios, como manifestou Kent Calder no artigo *China and Japan Simmering Rivalry*, de que as relações sino-japonesas possam se deteriorar ao ponto que levou a rivalidade anglo-germânica à Primeira Guerra Mundial, há quase um século, principalmente em razão das inconfessas ambições chinesas de liderança e de seus receios quanto à remilitarização do Japão. Relembra Calder que as percepções fluidas das sociedades sobre o poder e o medo são causas clássicas das guerras; que essas percepções estão presentes na Ásia de hoje, inclusive exacerbadas por um nacionalismo chinês ressurgente, que trás à superfície memórias indeléveis da Segunda Guerra Mundial e de conflitos regionais antecedentes, danosas para a imagem do Japão no continente; e que o crescente poderio chinês é visto como uma ameaça por expressiva parte da sociedade nipônica, também nacionalista, e pelos EUA, principal aliado do Japão no Oriente.

É perceptível que a China moderna, em sua trajetória rumo à hegemonia asiática, procurou o caminho da flexibilidade diplomática, da remoção dos óbices ao crescimento por meios pacíficos e do favorecimento da formação de um mundo multipolar. **Não interessa à China um ambiente de contenciosos capazes de prejudicar o ritmo de desenvolvimento que, assombrando o planeta, vem conseguindo manter com altas taxas, há mais de duas décadas**. Analistas do crescimento chinês identificam que a preservação do *status quo*, ou seja, a manutenção da ordem mundial vigente, ainda que sob a atual hegemonia americana, é mais favorável aos seus objetivos do que um ambiente de confrontações. Nada parece preocupar mais a China do que a desestabilização do Mar da China Oriental, da península coreana (ainda dividida em duas Coréias) ou do Oriente Médio e Próximo (que lhe garantem grande parte do suprimento de petróleo). Previsões de alguns analistas consideram possível a China vir a ultrapassar o poderio econômico norte-americano se o mundo permanecer estável e se for sustentado seu ritmo de crescimento. Para tanto, obviamente a paz e a estabilidade na Ásia e nas relações com o Japão são metas da diplomacia chinesa. Essa postura chinesa, aliás, tem base em sua história: entre os séculos XI e XVIII, a China foi economicamente poderosa, e alcançou esse *status* sem guerras (exemplo que os ocidentais e o Japão não conseguiram imitar). Mas é preciso levar em conta que, se obstaculizado o desenvolvimento chinês, frentes de confrontação poderão se desenvolver entre China e Estados Unidos (e nas relações sino-japonesas, em face da consagrada parceria nipo-americana do pós-Segunda Guerra Mundial).

Em 1970/71 a China reaproximou-se dos Estados Unidos, depois de romper com a

URSS. E, desde 1971, a China colocou (e vem coerentemente mantendo válidos) os princípios que devem nortear as boas relações sino-americanas e sino-japonesas: a República Popular da China (RPC) é o único governo legal que representa a China e os chineses; Taiwan é parte inseparável do território chinês; e os acordos firmados no passado entre o Japão e o líder chinês Chiang Kai-Shek (nacionalista derrubado pela revolução comunista chinesa, fato gerador da questão de Taiwan) são ilegais e devem ser anulados. Após intensas negociações diplomáticas, China e EUA convergiram posições e divulgaram, em 1972, um comunicado conjunto normalizando relações bilaterais, as quais vêm revelando resultados positivos em vários domínios, todavia sem apagar de todo os fatores capazes de desestabilizá-las.

No presente, evidencia-se que a China passa a desempenhar um papel econômico importante em virtude de um fenômeno um tanto incômodo para um país comunista: o ingresso no regime capitalista, ainda que matizado pelos ideais socialistas. Esse caminho foi identificado como necessário para manter taxas de crescimento anuais superiores a 6% ou 7%, fundamentais para sustentar um crescimento populacional de mais de 14 milhões de pessoas por ano, já que níveis mais baixos de crescimento poderiam gerar instabilidades sociais numa nação conduzida com rigidez pelo Partido Comunista, que sufoca vigorosamente a oposição política ao regime. Ao mesmo tempo, essa opção leva a China a um comportamento mais agressivo no cenário econômico mundial, tornando-a, desde os anos 80, um pólo de atração para investimentos externos e créditos internacionais (inclusive dos EUA e Japão). Seu comércio internacional saltou de 1 bilhão de dólares nos anos 1950 para 400 bilhões em 2000, crescendo 15% ao ano desde 1978; seu sistema educacional passou por reformas profundas; sua pauta de exportações diversificou-se na direção dos produtos industrializados; suas relações comerciais e financeiras com o resto do mundo cresceram substancialmente, tendo seu superávit comercial com os EUA se tornado duas vezes maior que o japonês; suas importações de petróleo e matérias-primas são gigantescas; e a economia chinesa cada vez mais se consolida num papel central na Ásia e no mundo – já ocupa o 4º lugar em porte no *ranking* mundial, tendo passado a Inglaterra (e podendo em breve vir a ultrapassar a Alemanha, tornando-se a 3ª). Cuidar da estabilidade desse cenário é, portanto, uma meta da diplomacia chinesa, consciente das prioritárias carências sociais e de quanto a China prende as atenções do mundo com seu vasto e rápido crescimento.

Quando da crise financeira que abalou a Ásia em 1997-1998, a China manteve um firme controle do câmbio, não desvalorizou sua moeda, resistiu às pressões do FMI e preservou suas oportunidades de crescimento, quando todos os vizinhos sofreram enormes perdas

A diplomacia chinesa também soube tirar partido de momentos difíceis na região. Quando da crise financeira que abalou a Ásia em 1997-1998, a China manteve um firme controle do câmbio, não desvalorizou sua moeda, resistiu às pressões do FMI e preservou suas oportunidades de crescimento, quando todos os vizinhos sofreram enormes perdas. Com habilidade, a China ofereceu ajuda a todos, a juros baixos, e auxiliou na estabilização da crise regional mediante

o incremento das importações, enquanto Japão e EUA se tornavam alvo de críticas por suas atitudes pouco incisivas ou hesitantes. Atitude típica de quem aspira liderar, aliando crescimento à estabilidade política (embora sem fazer concessões à democracia, pois, apesar do fracasso do regime socialista na Europa e no resto da Ásia, o Partido Comunista Chinês permanece firme no comando do Estado e da nação).

Domesticamente, o governo chinês tem a percepção de que sua aceitação política deriva essencialmente do rápido desenvolvimento, e deverá fazer todo o possível para manter a meta de crescimento anual de pelo menos 7% (que vem sendo superada, dado que há mais de 25 anos o PIB vem se expandindo a uma média de 9% ao ano, freqüentemente alcançando dois dígitos). Os líderes chineses continuam se intitulando comunistas, mas na prática conduzem os negócios do país sob os princípios capitalistas (como disse Deng Xiaoping, "não importa se o gato é preto ou branco, desde que pegue o rato"). Há um gigantesco mercado interno de consumidores em formação, um vasto contingente de trabalhadores de baixo custo, uma carência de 12 a 15 milhões de novos empregos a criar a cada ano, uma migração de mais de 100 milhões de trabalhadores rurais (sem seguro social, assistência de saúde ou moradia fixa) para os centros urbanos, e um universo de 800 milhões de pessoas vivendo no campo em condições precárias. Diante disso, nada pode ter prioridade nacional maior do que o desenvolvimento e a geração de empregos para evitar a convulsão social, num país em nítida transição de um regime econômico para outro.

Domesticamente, ainda, a China enfrenta não poucos desafios. A geração de energia está atingindo limites comprometedores do crescimento. A infra-estrutura nacional é precária. A economia é superaquecida, podendo gerar "bolhas" perigosas. O governo abriu as torneiras do crédito, gerando excessos de produção em vários setores, que precisam de mercado externo. O nível de investimento é considerado exageradamente alto, gerando dívidas cujo saneamento pelo retorno do capital investido causa preocupação. O capitalismo chinês, em sua fase de transição, não se encontra solidamente amparado em legislação adequada, no respeito à propriedade e na liberdade de mercado, ainda incipientes. Os empreendimentos estatais ainda são norteados mais pelo dirigismo e pelas alocações de cargos do que pela lucratividade tipicamente capitalista, tornando-os pouco competitivos em relação aos padrões ocidentais. A estrutura financeira dos bancos não segue os padrões ocidentais de alocação racional de capitais, o que a torna vulnerável a choques externos. Esses fatores podem afetar, num futuro ainda não muito previsível, a sustentabilidade do crescimento econômico e da estabilidade interna; e são fatores influentes nas relações sino-japonesas no que concerne à disputa pelo predomínio de influências na Ásia. Se hoje esse predomínio pende para o lado chinês, uma desestabilização na China po-

A China esforça-se por restabelecer o clima de boas relações e de abertura com os Estados Unidos, iniciado em 1971 com a aceitação da RPC nas Nações Unidas em lugar de Taiwan e com a visita presidencial de Richard Nixon ao país, no ano seguinte

derá mudar o cenário asiático futuro; e o Japão estará atento às oportunidades.

A China esforça-se por restabelecer o clima de boas relações e de abertura com os Estados Unidos, iniciado em 1971 com a aceitação da RPC nas Nações Unidas em lugar de Taiwan e com a visita presidencial de Richard Nixon ao país, no ano seguinte. Apesar do problema de Taiwan continuar delicado, a China do pós-Guerra Fria não deseja dar margem à criação de uma situação semelhante à que fez desmoronar a União Soviética, esgotada por décadas de uma corrida armamentista alimentada pela bipolaridade e pela ameaça de guerra nuclear. Mas não se descura, dedicando expressiva parcela do produto nacional bruto às suas forças armadas (com gastos militares que cresceram de cerca de 4 bilhões de dólares em 1991 para 24 bilhões em 2004); e assim age ao mesmo tempo em que cultiva relações estáveis com os EUA (desde que os americanos não hostilizem o crescimento chinês e não voltem a apoiar o separatismo de Taiwan, como fizeram no passado, respaldando o regime nacionalista refugiado em Taipei; e desde que a situação na península coreana não deteriore a ponto de colocar China e EUA em confronto). Num contexto de paz, os investimentos americanos na China deverão continuar, e a China continuará a investir pesadamente em títulos da dívida pública norte-americana, que já possui em enorme quantidade e que lhe trazem certa dose de segurança nessas relações.

Apresentada essa visão panorâmica, examinemos mais de perto os principais fatores capazes de desestabilizar as relações sino-japonesas.

A questão de Taiwan

A questão de Taiwan merece realce por sua expressividade estratégica. A Guerra Fria, ao colocar em pólos opostos o Ocidente e o Oriente, sempre teve em seu palco as dissidências entre a República Popular da China e os EUA, envolvendo Taiwan e a península coreana. A China apóia a reunificação das Coréias e vem estimulando (após o encontro havido em junho de 2000, em Piongyang) as relações econômicas (que desde então cresceram 150%) e o intercâmbio cultural entre as duas Coréias; e não abre mão de considerar Taiwan e as ilhas adjacentes como pertencentes ao seu território, sob o governo sediado no continente. Como na península coreana, a China vem estimulando a cooperação econômica com Taiwan, que já alcança uma centena de bilhões de dólares; mais de 70% dos investimentos de Taiwan foram direcionados para o continente em 2004; mais de 10% da força de trabalho da ilha atua na China; e algumas das mais fortes empresas exportadoras chinesas são de propriedade de empresários de Taiwan. Mas não têm sido abandonadas as várias formas de pressão para enfrentar o sentimento de independência que vem se mostrando crescente no pós-Guerra Fria em alguns meios políticos taiwaneses (as mais recentes eleições presidenciais em Taiwan têm mostrado a forte presença de candidatos favoráveis à independência). Dentre outras medidas, o parlamento chinês aprovou, em 2005, a *Anti-Secession Law* como parte de uma política anti-separatista, lei esta que considera claramente o uso de meios não pacíficos – e de quaisquer outras medidas necessárias – para conter movimentos independentistas, o que é preocupante sob o ponto de vista japonês e estadunidense.

Efetivamente, não é matéria trivial caracterizar o real *status* político de Taiwan. A controvérsia reside em distinguir se Taiwan deve permanecer como integrante da República da China (*Republic of China*, ROC) ou unificar-se com os territórios continentais governados pela PRC (*People's Republic of China*) ou ainda tornar-se a

República de Taiwan. Essa controvérsia está, por sua vez, contida em outra, que discute se a ROC é um Estado legítimo e reconhecido. Correntemente, Taiwan e outras ilhas vizinhas pertencem à jurisdição da ROC, que é a contração insular resultante da derrota dos nacionalistas de Chiang Kai-Shek frente aos comunistas de Mao Tsé-Tung na guerra civil chinesa e da conseqüente realocação do governo nacionalista em Taipei, na então Ilha de Formosa, em 1949. A PRC tem a inabalável posição de que a ROC deixou de ser um governo legítimo após a fundação da primeira, em 1949; que a PRC é a única sucessora legítima da ROC para governar a China como um todo, inclusive Taiwan, sob a teoria da sucessão dos Estados; e que Taiwan é parte inalienável da China unificada. O reconhecimento pela ROC da expressão *uma única China* é colocado pela PRC como condicionante de quaisquer negociações. Quando muito, a PRC flexibiliza aceitando a política de "um país, dois sistemas" (como adotado em Hong Kong), mas não aceita normalizar relações diplomáticas com países que as mantêm oficialmente com a ROC.

Dado que a ROC perdeu para a PRC seu assento na ONU em 1971, a maioria dos Estados soberanos passou a reconhecer a PRC como a única representação legítima de toda a China. Os Estados Unidos fizeram esse reconhecimento em 1979, o que constituiu severo revés para a ROC, mas não deixou de lhe dar suporte político e militar. Não obstante, a ROC ainda mantém, no presente, relações diplomáticas oficiais com 25 Estados (embora não muito expressivos), e *de facto* mantém relações com quase todos os demais. ROC e PRC mantêm relações entre si por meio de agências governamentais, em lugar de fazê-lo por meio de órgãos de relações exteriores governamentais de nível mais alto. Entre as soluções politicamente consideradas aceitáveis por muitos especialistas, tem-se a da preservação do *status quo*, que consiste em tratar não oficialmente Taiwan como um Estado, ao mesmo tempo em que se deixa claro que não será dado suporte a uma declaração de independência. Mas é fato que a PRC jamais controlou Taiwan desde a fundação da ROC, que efetivamente controla e governa a ilha e considera ser Taiwan um Estado soberano *de jure*. A política do *status quo* é bem aceita internacionalmente porque não define o *status* legal presente ou futuro de Taiwan, deixando a cada grupo de países a liberdade para interpretar a situação conforme suas conveniências políticas. Por outro lado, é criticada por gerar ambigüidades e ser potencialmente geradora de conflito, em caso de erros políticos de cálculo de reações.

Trata-se de situação bastante confusa e complexa. Enquanto o resto do mundo tenta harmonizar o uso das expressões *de facto* e *de jure* para descrever o *status* político de Taiwan e da ROC, a PRC deixa claro (como evidencia a *Anti Secession Law* chinesa, promulgada em 2005) que um conflito armado poderá ser desencadeado caso Taiwan venha a se separar da China sob qualquer denominação; ou se Taiwan for invadida ou ocupada por outras potências, ou delas tiver apoio para a independência; ou se Taiwan continuar a protelar indefinidamente as negociações de reunificação; ou, ainda, se vier a se munir de armas nucleares.

Além da questão da soberania – na qual os chineses deixam claro que qualquer apoio externo (seja americano, japonês ou ambos) ao separatismo será considerado um ato de guerra contra o povo da China –, o governo chinês preocupa-se com o regime econômico da ilha que considera ser sua província, mas admite, com alguma flexibilidade, a discussão entre o capitalismo desenvolvi-mentista ali adotado e o socialismo mesclado com doses de capita-

lismo que a China vem praticando em busca do crescimento acelerado. Talvez um regime de consenso para Hong Kong (*"one country, two systems"*) seja alcançável pacificamente; mas se falhar a diplomacia, o Mar da China poderá ser palco de uma confrontação do poder naval norte-americano com o chinês (de vez que Taiwan é militarmente inexpressiva diante do poderio chinês, dependendo totalmente dos EUA para sua defesa, em caso de intervenção armada chinesa). As forças navais chinesas na área são expressivas, compreendendo dezenas de fragatas e submarinos, e há centenas de aeronaves de interceptação, mísseis balísticos de curto alcance (SRBM) e milhares de soldados junto ao Estreito de Taiwan (que têm se exercitado em treinamentos voltados para uma invasão da ilha). Para se ter idéia do tamanho da preocupação chinesa com os desdobramentos da questão, há receios de que, estimulada por políticos radicais da ilha, seja feita uma declaração de independência de Taiwan durante os Jogos Olímpicos de 2008 na China. Se isso acontecer, será acontecimento desastroso para a estabilidade regional (e não tardará a ser considerado pelos radicais chineses como tendo sido estimulado também pelos EUA e Japão, deteriorando as relações sino-americanas e sino-japonesas).

As preocupações chinesas com o movimento pela independência têm fundamento nas posturas políticas do partido que atualmente governa Taiwan, cuja linha é democrática e, segundo analistas, separatista. As eleições presidenciais de 2008 prometem um embate entre o Partido Democrático Progressista governante e o antigo Kuomintang nacionalista, que hoje ataca o governo com denúncias de corrupção e assume posturas colidentes com o passado, entendidas como favoráveis à reunificação com a China continental. O atual governo tomou atitudes que a China considera desafiantes, como remover o nome China de todas as empresas estatais, substituindo-o por Taiwan ou por siglas, e tomou também atitudes voltadas para apagar a importância de Chiang Kai-Shek (e de seu sucessor e filho, Chiang Ching-Kuo) na formação de Taiwan, por considerá-los autoritários e ditatoriais (de fato, foram governos autoritários, e somente após a morte do segundo tiveram lugar as reformas democráticas). Com isso, acirram-se dissidências internas e observam-se manifestações do governo chinês de que uma estratégia ideológica está sendo usada pelos atuais governantes para fortalecer o separatismo (como comentou o jornalista Gilberto Scofield em *O Globo*, em 3/6/2007).

Não se pode esquecer que a China, apesar do término da Guerra Fria, continua a investir pesadamente no desenvolvimento de capacitação nuclear e na tecnologia de mísseis balísticos intercontinentais de múltiplas ogivas nucleares, lançados de terra ou de submarinos de propulsão nuclear

Não se pode esquecer que a China, apesar do término da Guerra Fria – e extravasando o problema de Taiwan –, continua a investir pesadamente no desenvolvimento de capacitação nuclear e na tecnologia de mísseis balísticos intercontinentais de múltiplas ogivas nucleares, lançados de terra ou de submarinos de propulsão nuclear (capazes inclusive de atingir os Estados Unidos). Essa política não contribui para firmar a estabilidade regional, nem mundial, e leva o Japão a ver o poder

militar da China como uma ameaça à segurança do império nipônico.

Nesse contexto, o Japão, que desde a derrota na Segunda Guerra Mundial ficou militarmente cerceado, comporta-se como um espectador dependente, fiando-se no poderio norte-americano. Por lhe faltar maior poder militar, é mais pragmático acompanhar o tratamento da questão pelos americanos. Acresce que, apesar de seus elevados interesses estratégicos na área, não poderão os nipônicos (tal como os americanos) recuar da posição de reconhecimento da soberania chinesa sobre a Ilha de Taiwan e adjacências. A postura chinesa (leia-se RPC), com respaldo na Declaração do Cairo de 1943 e na Declaração de Potsdam de 1945, aceita pelo Japão e que o obrigou a devolver Taiwan e ilhas adjacentes à China, é de conduzir a questão pela via diplomática, evitando abalos à segurança da região que tende a liderar (a menos que os EUA, impregnados pela hegemonia da *pax americana* do pós-Guerra Fria, enxerguem ameaças à sua sociedade causadas pelo crescimento chinês na Ásia e provoquem a ira chinesa, via intervencionismo). Mas são evidentes as preocupações de ambos, EUA e Japão, com a mobilização militar voltada para Taiwan, pois os mísseis chineses alegadamente posicionados para defender a ilha poderiam facilmente alcançar cidades japonesas e a Ilha de Okinawa, onde está estacionada a maior parte das tropas americanas no Japão. Isso levou o Japão e os EUA a procurarem neutralizar essa ameaça, desenvolvendo em conjunto um programa de mísseis de defesa antimísseis balísticos, cujos testes tiveram início em 2006 nas ilhas havaianas, despertando novas preocupações nas autoridades chinesas. São também evidentes as reprovações da China ao fato de que o Japão continua a manter relações bilaterais com o governo da ilha, afrontando a soberania chinesa (que aceita a cooperação econômica entre Japão e Taiwan, mas não na forma de relações de governo a governo). E são profundamente incômodas para a República Popular da China as manifestações de estrategistas japoneses sobre a conveniência da independência de Taiwan, não apenas por controlar estrategicamente rotas marítimas vitais para o Japão, mas também por tornar o Império do Sol Nascente mais vulnerável, caso seja a ilha reincorporada plenamente à China.

A península coreana

Na perigosa questão, agravada em 2002 (e novamente em 2006), da nuclearização militar da Coréia do Norte – cujo regime totalitário comunista é suportado pela China –, a participação chinesa no Grupo dos Seis (China, Coréia do Sul, Rússia, Estados Unidos, Japão e Coréia do Norte), criado para aplacar a crise, vem sendo conciliadora e tenta conter os excessos norte-coreanos, capazes de causar sério abalo na estabilidade regional. Nesse episódio, a China tem mostrado maturidade política, revendo inclusive posições de alianças passadas, embora não possa se livrar tão cedo do fardo norte-coreano (que, sob o prisma estratégico, ainda é um colchão entre a presença americana na Coréia do Sul e as fronteiras chinesas). Não obstante, falharam os esforços do sexteto, pois, em outubro de 2006, a Coréia do Norte, desafiadoramente, iniciou seus primeiros testes com bombas atômicas, gerando protestos internacionais generalizados e sanções políticas e econômicas pelas Nações Unidas, EUA, Japão, China e outros países. Na ocasião, os norte-americanos deixaram claro que a opção militar não está desprezada para conter os coreanos (opção esta, porém, não apoiada pela China nem pela Rússia no Conselho de Segurança da ONU). O Japão, desejoso de

mostrar maior responsabilidade no cenário, aplicou medidas unilaterais duras contra a Coréia do Norte, em adição às sanções decididas na ONU. Se China, EUA, Japão e Rússia não tiverem posições convergentes e serenas sobre a agressividade da Coréia do Norte, a península pode ser palco de confronto de conseqüências imprevisíveis para a estabilidade asiática e mundial.

O regime norte-coreano, pressionado mundialmente, mostrou, em novembro de 2006, tendências a voltar às conversações do Grupo dos Seis, mas manifestou que nele não deseja a presença do Japão, o que bem exemplifica os ressentimentos históricos e as reservas dos coreanos contra os nipônicos. No início de 2007, após a promessa de desativar reatores nucleares em troca de auxílio econômico e energético, voltou atrás, trazendo as conversações a novo impasse; em meados desse mesmo ano, diante da liberação de recursos financeiros que se encontravam bloqueados em Macau, deu novamente mostras de querer negociar, mas a confiança internacional nessa flexibilização não é das maiores.

É relevante observar que a China tem em suas mãos a sobrevivência do paupérrimo regime comunista norte-coreano, a quem dá sustentação política e econômica

É relevante observar que a China tem em suas mãos a sobrevivência do paupérrimo regime comunista norte-coreano, a quem dá sustentação política e econômica. Basta lembrar que a China supre mais de 60% das necessidades alimentícias da Coréia do Norte e grande parte de suas necessidades energéticas, mas essa sustentação representa um dilema para o governo chinês. Se, diante de compromissos decorrentes da Guerra da Coréia nos anos 50 do século passado, a China ousar apoiar uma reunificação *manu militari* da península partindo da Coréia do Norte, defrontar-se-á com a enérgica reação dos Estados Unidos, Japão e Coréia do Sul. Se, por outro lado, silenciar diante de uma absorção vinda do Sul, estará se rendendo aos interesses desses três países e perdendo força política, ao ver plantada em seu quintal meridional uma república capitalista aliada dos EUA, armada pelos americanos e fortemente desenvolvimentista, e ver-se-á ameaçada por uma possível onda migratória de norte-coreanos miseráveis, em fuga do regime colapsado. No contexto das relações sino-americanas e sino-japonesas, essas hipóteses têm que ser sempre consideradas, mesmo que não se afaste uma terceira, qual seja a da unificação da península pela via pacífica da negociação, contemplando da melhor forma possível os interesses de todos os atores principais (como ocorreu com a reunificação da Alemanha após a insolvência soviética).

A disputa pelas ilhas no Mar da China

A questão territorial, que na verdade se traduz numa questão energética, é também espinhosa, envolvendo disputas sobre as Ilhas Diaoyu (do lado chinês), ou Senkaku (do lado japonês), bem como outras menores, na área marítima entre Taiwan e o Japão (Mar da China Oriental), ricas em petróleo e gás. Lembremos que o Japão importa 99% de suas necessidades de petróleo e gás, e que a China em grande crescimento é também muito necessitada desses recursos. Isso torna as jazidas sob o Mar

da China Oriental atraentes como fonte de energia, gerando disputas patrimoniais perigosas.

A China sempre enfatiza que, em 1945, o Japão aceitou a Declaração de Potsdam, derivada da Declaração do Cairo de 1943, que contemplava não só a devolução de Taiwan como também a das ilhas adjacentes, mas não tem havido consenso nas negociações sobre a posse e a demarcação territorial das jazidas submarinas, que a China entende estarem situadas num prolongamento natural de sua plataforma continental e que o Japão entende pertencerem à sua Zona Econômica Exclusiva (ZEE). Tendo a China iniciado, em 2004, explorações na área em litígio (campos de gás de Chunxiao), e tendo o Japão seguido o mesmo caminho, isso foi visto por ambos os lados como uma provocação. O Japão alega que parte do gás está sendo extraída de seu território pelos chineses.

Historicamente, o Japão, em 1874, tirando partido da fraqueza chinesa diante de invasões colonialistas ocidentais, tomou-lhe as ilhas Okinawa, e no tratado de paz da primeira guerra sino-japonesa, em 1895, os japoneses vencedores receberam as ilhas de Taiwan e Diaoyu (Senkaku, para os japoneses). Mais tarde, deu-se a guerra de 1937 entre os dois países, que se prolongou até 1945, quando então o Japão, derrotado na Segunda Guerra Mundial, teve que devolver Taiwan (que, após a revolução comunista de 1949 na China, separou-se e constituiu a República Nacionalista da China). Ainda sob as negociações do pós-Segunda Guerra Mundial, o Japão relutou em devolver Diaoyu, pois a existência de ricos depósitos de hidrocarbonetos na desabitada ilha já era suspeitada.

O contencioso é complexo, reunindo ingredientes potencialmente geradores de conflito, e permanece vivo, ainda que tendo ficado amortecido desde o reatamento das relações entre China e Japão em 1972. Mas em 2004, além da tensão causada pela construção pelos chineses de uma linha de exploração de gás natural nas águas disputadas, um submarino nuclear de ataque chinês foi detectado em águas japonesas, gerando forte reação, não amenizada pelas explicações chinesas. Há também alegações japonesas de um grande aumento da presença irregular de navios de guerra chineses em sua ZEE, a partir de 2000.

A disputa territorial foi remetida para o âmbito da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, podendo potencialmente deteriorar a relação entre os dois países, que dificilmente se conformarão com decisão desfavorável, sendo que o Japão defende uma linha divisória das águas do Mar da China Oriental eqüidistante da costa chinesa e do território insular japonês, enquanto a China defende a extensão de suas águas territoriais até o limite da plataforma continental chinesa, o que reduz o mar patrimonial japonês.

Nesse contexto de disputa pelo mar patrimonial, a China, para preocupação do Japão, não esconde o esforço para aumentar seu poder naval e formar uma *blue water navy*, o que traz implicações no controle das vias marítimas do Mar da China, essenciais para a sobrevivência da economia japonesa. As razões do Japão para preocupar-se com a expansão e a modernização do poderio naval chinês ficarão mais evidentes ao estudarmos, adiante, o cenário marítimo.

A aliança de defesa Japão/EUA

O complicado cenário contempla ainda a questão do contínuo estreitamento dos laços militares entre Japão e EUA, que os chineses acusam de incentivar a remilitarização japonesa e de fazer do Japão um forte protagonista na arquitetura de defesa americana

neste início de século. De fato, Japão e EUA divulgaram, em 1996, uma declaração conjunta de cooperação e segurança e revisaram, em 1997, os princípios de cooperação e defesa que vigiam desde 1978, incomodando a China por causar desbalanceamento de poderes militares na região. Em 2005 firmaram novo acordo, pelo qual, dentre outros aspectos, a segurança do Estreito de Taiwan se torna um objetivo estratégico comum a ambos, o que, na visão chinesa, é uma atitude intromissiva e agressiva aos seus direitos de soberania sobre a área.

O já mencionado movimento político no Japão pós-Guerra Fria para modificar a Constituição pacifista do pós-Segunda Guerra, reduzindo as atuais restrições aos investimentos bélicos, agrava o quadro. Note-se que o Japão, embora limitado pelos acordos pós-Segunda Guerra Mundial e pela carta magna, é o segundo país do mundo que mais gasta com defesa, e desenvolve com os EUA um programa de tecnologia de defesa antimísseis, armas que a China e a Coréia do Norte possuem em quantidade preocupante. Nesse contexto, a China (que, perseguindo a unificação nacional, nela inclui a plena absorção de Taiwan), diante do comprometimento nipo-americano com a segurança da ilha, mantém mísseis balísticos junto ao litoral, apontados para a província que considera rebelde. Por sua vez, os EUA mantêm nos mares vizinhos uma poderosa esquadra de grupos de ataque nucleados em navios-aeródromos. Obviamente, um Japão rearmado e a presença da 7ª Esquadra da *US Navy* não podem contar com uma despreocupada aceitação chinesa, por maiores que sejam os desejos de boa convivência.

O Japão, embora limitado pelos acordos pós-Segunda Guerra Mundial e pela carta magna, é o segundo país do mundo que mais gasta com defesa

O Japão e a ONU

É também relevante o recente problema da vontade japonesa de contar com assento no Conselho de Segurança da ONU (CS-ONU), que os chineses acham prematura e vêem com desconfiança, ameaçando usar seu poder de veto para impedir algo que a China entende não contar com o consenso regional (pois também é marcante a posição contrária da Coréia do Sul e da do Norte).

A China argumenta, inclusive, que a negativa japonesa em assumir os erros históricos de seu passado belicista não credencia o Japão a assumir as responsabilidades que o CS-ONU impõe. Obviamente, essa atitude chinesa tem a ver com as preocupações de vir o Japão a galgar os degraus de uma ascensão de seu *status* internacional, em prejuízo do *status* chinês. O crescimento do poder decisório japonês na ONU diante de eventual agravamento de situações como a das Coréias e a de Taiwan justifica as preocupações chinesas.

O Japão, por sua vez, defende a conquista da cadeira argumentando que atitudes chinesas recentes, como a aprovação da lei anti-secessão e as negociações para o levantamento dos embargos europeus à venda de armas para a China, evidenciam a vontade chinesa de imperar militarmente na região, o que poderia ser amenizado com a presença nipônica no Conselho.

A presença norte-americana

É fundamental, nesta análise, considerar o papel do terceiro ator mais proeminente no cenário geopolítico em causa, os

EUA, que indubitavelmente exercem um papel crucial na distensão das relações sino-japonesas. A aliança de segurança firmada entre o Japão e os Estados Unidos, em 1952, estabeleceu a dependência japonesa do poderio americano para a solução de contenciosos regionais críticos, mas a dissolução do regime soviético e o fim da Guerra Fria levaram a uma revisão dos papéis dos dois países, com vistas a maior autonomia japonesa, maior responsabilidade nos gastos com sua defesa e maior participação nos problemas internacionais.

Nessa mesma época, início dos anos 90, a China sofreu grandes pressões internacionais sobre a violação de direitos humanos (por conta dos acontecimentos de 1989 na Praça Vermelha), e veio também a ser vítima de um embargo de fornecimento de armas imposto pela União Européia em decorrência da ocupação do Tibet. Convive, ainda, com o aumento das tensões em relação a Taiwan e com o agravamento das disputas territoriais com o Japão sobre as Ilhas Diaoyu/Senkaku. Embora continuando a priorizar seu crescimento com base na expansão do produto interno e do comércio, o fato é que o somatório dessas circunstâncias vem fazendo, desde então, com que a China, olhando para a forte aliança nipo-americana e para possíveis desdobramentos não pacíficos desses problemas, aumente seus gastos militares em patamares muito elevados, o que naturalmente preocupa não só o Japão, como também os EUA. Para aumentar as ansiedades de ambos, os europeus, particularmente alemães e franceses, diante da atratividade do mercado chinês, consideram a suspensão do embargo de armas européias para a China, que perdura 16 anos, o que positivamente não contribui para redução dos receios mútuos.

O *approach* norte-americano não deveria ser outro que não o de continuar com as posturas que o país vem praticando desde a reaproximação iniciada por Nixon com a China e, mais enfaticamente, desde meados dos anos 80: sem deixar de reafirmar a importância da aliança de defesa EUA/Japão, encorajar China e Japão a desenvolverem diálogo próprio em vários campos, inclusive o econômico, o cultural e o da segurança do Leste asiático, encarando a realidade do crescimento chinês sob uma óptica trilateral adequada. A estabilidade política e econômica da Ásia depende, e não pouco, dos interesses e das atitudes da potência hegemônica mundial perante o complexo cenário asiático, e de seus esforços para fazer convergir os interesses chineses e japoneses (mesmo porque esta é a única forma pacífica de permanecerem os EUA exercendo o papel mundialmente reconhecido de *essential power* na Ásia).

Ainda sob a forte influência dos interesses americanos, e podendo afetar as relações sino-japonesas, há que se levar em conta as diferenças de posição dos atores principais quanto aos mecanismos de integração asiática. Se na Associação das Nações do Sudeste Asiático (Asean) a posição americana é de pequena expressão, o mesmo não ocorre na Associação de Cooperação Econômica da Ásia (Apec), na qual exerce papel importante. O peso americano no cenário da integração econômica, portanto, que a China pretende minimizar prestigiando mais a Asean e o Japão tende a maximizar prestigiando a Apec, pode ser gerador de dificuldades nas relações entre Japão e China, requerendo habilidade da política externa japonesa e da americana para conciliar os interesses em jogo. Esses interesses são os que enxergam o Oceano Pacífico como a principal via de integração da grande Ásia com o resto do mundo, e não são diferentes dos que, no passado, com a incorporação da Califórnia ao território dos EUA, estimularam a expansão do poder estadunidense para o Oriente.

De fato, a aliança Japão/EUA tende a ser fortificada cada vez mais, em paralelo com o surgimento de um movimento para criar uma Comunidade Econômica do Leste Asiático que exclui os Estados Unidos e tende a ser liderada pela China. Para o Japão, no contexto das relações sino-japonesas, e no papel de importante aliado dos EUA para realizar a integração regional em ambiente de prosperidade e paz, a questão de como se envolver no processo diante das ambições chinesas e da exclusão americana é um grande desafio. Igual desafio será lograr consenso com os demais países da região sobre uma visão estratégica para a comunidade, envolvendo não só aspectos econômicos como também políticos e de segurança, pois há fatores desestabilizadores bastante vivos no ambiente.

Merecem também menção os aspectos relativos à aliança entre EUA e Coréia do Sul. Os Estados Unidos têm forças (quase 30 mil militares) estacionadas na Coréia do Sul desde a cessação das hostilidades da Guerra da Coréia, que deteve o avanço comunista para o sul. A Zona Desmilitarizada que divide as duas Coréias é um permanente foco de tensão na Ásia, agora ainda mais tenso depois do episódio das experiências norte-coreanas com artefatos atômicos. Os americanos têm, na região, o duplo encargo de defender Japão e Coréia do Sul. Esse fato faz com que as políticas externas dos três países tenham que ter alguma sintonia (principalmente em relação à desafiante Coréia do Norte), mas com o necessário cuidado para que a China não venha a se sentir ameaçada por suporte militar desproporcional ao que seria aceitável como apenas defensivo, prejudicando as relações sino-americanas e, por conseqüência, as sino-japonesas.

Estabilidade é palavra-chave para a diplomacia chinesa, mas não é sinônimo de imobilismo político

A rivalidade econômica

Com a Rússia, a diplomacia chinesa negociou de forma satisfatória um acordo sobre os litígios da fronteira oriental, contencioso que vinha desde o fim da Segunda Guerra Mundial. O acordo firmado em Vladivostok em 2005 aplacou os ânimos. Também em 2005, a diplomacia chinesa logrou firmar um protocolo com a Índia para regular o contencioso de fronteira (no nordeste e no noroeste da Índia, neste último incluindo parte da explosiva Caxemira, foco de disputa entre Índia e Paquistão), o qual, desde 1962, tensionava as relações bilaterais. Apaziguados esses pontos, a China vem buscando a neutralidade nas disputas entre Índia e Paquistão, e mostra tendências para negociar um poderoso acordo de uma zona de livre comércio entre os dois maiores gigantes demográficos do mundo (China e Índia).

Na Ásia Central, foi criada em 2001 a Organização de Xangai, abrangendo também a Rússia, o Cazaquistão, o Quirguistão, o Tadjiquistão e o Usbequistão, visando a acordos comerciais e abastecimento de hidrocarbonetos, organização esta que não deixa de ter também um viés político, pois por meio dela russos e chineses mostram interesse em manter controlados e pacificados os movimentos separatistas muçulmanos da região.

Dessas ações diplomáticas resulta alguma confiança local de que a China se tornou boa vizinha, potência regional cujo crescimento não é ameaçador, mas sim um protagonista útil do crescimento asiático, e que, à medida que prossiga seu espantoso desenvolvimento pela via pacífica, contribua para o esforço de integração econô-

mica da Ásia e trate com habilidade os problemas de Taiwan e da península coreana (apesar do recente agravamento deste último), priorizando a diplomacia em lugar de usar a força.

Estabilidade é palavra-chave para a diplomacia chinesa, mas não é sinônimo de imobilismo político. Sob certo ponto de vista, a estratégia da China para o Leste Asiático pode ser considerada como não muito transparente. Enquadra-se nessa visão sua pretensão de criar uma Comunidade Econômica do Leste Asiático afastando os interesses americanos, bem como de criar uma área de livre comércio com a Asean, desenvolvendo para tanto uma diplomacia de vizinhança (*neighboring diplomacy*) que pode incomodar os EUA e o Japão; e, do ponto de vista psicossocial, o governo não tem desestimulado as muitas manifestações antijaponesas no país, que recrudesceram em 2005 e irritam a sociedade nipônica. Operosamente, a China cria o ambiente para a formação de poderoso bloco econômico que, em última análise, pode vir a ser um grande desafio à sobrevivência da hegemonia americana do pós-Guerra Fria e reduz a área de influência japonesa.

A economia representa, como se depreende, fator prioritário a guiar a política interna e externa e a diplomacia chinesas, mas embora se inscreva claramente na visão prospectiva que a China faz de si mesma, propugnando por uma posição de destaque como potência regional e mundial, não é seu único guia. O regime chinês não se mostra omisso em relação à monopo-laridade (centrada nos EUA) que resultou do fim da Guerra Fria: a busca por um mundo multipolar, com expressivo posiciona-mento chinês dentre os primeiros lugares, é meta estratégica da China. Não obstante, as manifestações de seu governo têm sido com vistas a laborar nesse sentido sem confrontação crítica com os EUA e seu maior aliado oriental, o Japão. A geração que se encontra no poder parece ter transformado em uma assertiva estratégica o conjunto dos *quatro nãos* enunciados pelo Presidente da China, Hu Jintao: não à hegemonia, não à política da força, não a uma política de blocos e não à corrida armamentista na Ásia. Disso se pode inferir que, consciente de suas limitações diante do gigantismo norte-americano e do potencial de crescimento de concorrentes asiáticos (principalmente Japão), Pequim pode praticar uma "diplomacia assimétrica", flexível o bastante para bem equacionar as relações bilaterais, ao mesmo tempo em que participa ativamente das organizações regionais e da junção das relações econômicas multilaterais, em ambiente de baixas tensões. Os acordos com a Rússia e com a Índia e a participação no "sexteto" para aplacar os ânimos bélicos norte-coreanos (que despertaram manifestações inflamadas dos EUA e do Japão), já mencionados, são exemplos bem recentes dessa postura. Outro exemplo é a aproximação comercial chinesa com a Coréia do Sul, apesar de a China carregar o fardo da situação reinante na Coréia do Norte, a quem não pode deixar de dar suporte.

Mas e o Japão diante disso? Alguns analistas mais otimistas enxergam perspectivas de uma aliança política e comercial sino-japonesa num futuro ainda não definido, organizada no contexto da integração asiática sob valores orientais, auxiliando-se mutuamente no enfrentamento da hegemonia mundial norte-americana do pós-Guerra Fria; outros consideram que há muita areia a ser removida desse caminho (que os EUA não verão com bons olhos, pois a existência de uma aliança de superpotências asiáticas, que podem tornar-se hostis aos interesses da sociedade americana, parece ser uma preocupação dos Estados Unidos). Sob a óptica realista, o que

de fato acontece é que o Japão vê nesses progressos chineses um grande óbice à expansão de sua área de influência na Ásia.

A partir do crescimento do pós-Segunda Guerra Mundial e até o final dos anos 80 e início dos 90, o Japão mostrava um dinamismo econômico não igualável na região, aparecendo – como já comentado – como o grande pretendente da liderança asiática. O início do século XXI, todavia, já revelava mudanças nesse quadro, decorrentes do processo de estagnação econômica iniciado na década de 90. Houve perda da vitalidade de seu crescimento, causada por circunstâncias diversas, entre as quais a já mencionada dependência militar dos EUA, a falta de projeção nos organismos internacionais e as dissidências internas, o que se traduz por uma fraca atuação de sua política externa, ficando o desenvolvimento econômico limitado às iniciativas do setor privado. Na verdade, diferentemente de um passado mais distante, a política externa japonesa dos anos 90 para a Ásia visava, em face de suas limitações, ao desenvolvimento de relações políticas e econômicas mais voltadas para a estabilidade e a segurança regionais (pensamento decerto influenciado pelos Estados Unidos) do que para o estabelecimento de condições propícias à conquista da liderança regional. A desenvoltura chinesa, porém, tirando inclusive partido dessas debilidades, acaba por se tornar um ingrediente a mais no cenário das rivalidades entre as duas maiores potências regionais.

Outros aspectos dos ingredientes presentes no cenário

Efetivamente, o que há de mais espinhoso nas relações chinesas na Ásia parece ser o Japão, pois, além dos problemas geopolíticos e econômicos existentes, há ressentimentos oriundos das posturas agressivas do Japão Imperial no passado.

No campo dos ressentimentos, a resistência japonesa em admitir em seus livros de história a violência e a crueza das ações armadas realizadas no continente a partir de 1931; as visitas de autoridades japonesas ao santuário de Yasukuni, onde estão sepultados heróis japoneses (que os chineses e coreanos consideram criminosos de guerra "classe A" por terem executado muitos milhares de chineses e coreanos durante as invasões japonesas); e outros fatores culturais são causadores de periódicos desconfortos diplomáticos, capazes de evoluir para incidentes mais sérios, prejudicando esforços de consolidação de boas relações. A pesada bagagem da história do Japão agressivo e conquistador do passado parece ser a fonte principal do antagonismo público contra o país (na China, na Coréia e em outros países do continente), haja vista que, em abril de 2005, ocorreram grandes manifestações de rua antijaponesas em cidades chinesas, não reprimidas pela polícia, levando o governo japonês a pedir pela segurança dos seus nacionais residentes na China. Mas, logo após os incidentes, o governo nipônico reincidiu em aprovar livros escolares de história que minimizam seus atos de guerra, gerando novos e mais violentos protestos no continente. O resultado é que os pedidos diplomáticos de desculpas não são recebidos no continente como manifestações sinceras de arrependimento japonês: na realidade, a maior parte da opinião pública chinesa prefere acreditar que o Japão não se arrepende de suas agressões passadas.

O problema do reconhecimento formal da história das barbaridades da invasão japonesa à China no início dos anos 30 é agravado pelo incômodo das já citadas visitas de autoridades do governo japonês ao templo onde se reverenciam mais de 2 milhões de soldados japoneses mortos entre a guerra civil de 1853 e o fim da Segun-

da Guerra Mundial e pela glorificação do militarismo japonês nos livros escolares (o que os chineses vêem como um saudosismo nacionalista e belicista dos japoneses). Chineses, coreanos e outros não se olvidam das atrocidades praticadas pelas forças japonesas nas suas invasões, executando friamente muitos milhares de cidadãos desarmados e transformando muitos milhares de mulheres em escravas sexuais dos soldados nipônicos (o massacre de Nanjing é negado pelos japoneses, apesar das evidências). Existe ainda o problema das armas químicas japonesas, que a China alega terem sido abandonadas pelas tropas invasoras em várias províncias, e apesar de a questão das indenizações de guerra ter sido resolvida nas negociações de 1972/1975 e dos diversos pedidos de desculpas japoneses pelo emprego dessas armas, este ponto permanece litigioso, pois a China espera ações efetivas dos japoneses para arcar com o ônus de sua remoção.

No campo político-militar, não são infundados os receios japoneses quanto à posição da Coréia do Norte, já comentada, de dar continuidade ao seu programa nuclear com fins bélicos, desafiando a comunidade internacional e comportando-se como um típico "estado pária". Alegando estar ameaçada pelo poderio nuclear americano e pelas sanções feitas pelos Estados Unidos, Pyongyang, que em 2003 já se afastara do assimétrico Tratado de Não-Proliferação de Armas Nucleares (ao qual aderira em 1985), descumpriu os compromissos assumidos nas conversações do Grupo dos Seis e deu início, em outubro de 2006, aos testes subterrâneos de armas nucleares. Segundo analistas, a Coréia do Norte já possui material físsil suficiente para fabricar de seis a oito bombas nucleares e está em busca de solução técnica para acomodá-las nas ogivas dos mísseis que, periodicamente, vem testando (como o Taepodong 2, que é suposto ter alcance para atingir o Alasca). As duas Coréias, a China, o Japão, os EUA e a Rússia vinham promovendo sucessivas reuniões do Grupo dos Seis, que tenta demover a Coréia do Norte de seus planos, mas o governo coreano do norte é esquivo em relação aos compromissos que, de início, parecera ter assumido e, recentemente, protestou contra a presença do Japão neste grupo, por não considerá-lo confiável. Com as experiências de artefatos atômicos, os embargos americanos foram agravados e os Estados Unidos podem ir mais longe, não sendo desprezível a possibilidade de lançarem um bloqueio naval prolongado, capaz de arruinar a economia já miserável do país desafiador. Do lado japonês, Tóquio desde logo anunciou sanções econômicas severas, cortando todas as importações oriundas da Coréia do Norte e fechando seus portos a navios daquele país. No âmbito da ONU, a China foi acompanhada pela Rússia ao não aprovar sanções militares, propostas pelos EUA e observadas com cautela por Japão e Coréia do Sul. As sanções ficaram restritas ao campo político e econômico, incluindo as vistorias de navios destinados à Coréia do Norte (para interceptar materiais sensíveis) e dos oriundos daquele país, destinados aos compradores de mísseis norte-coreanos (Irã, Síria e Afeganistão). Embora sejam medidas pesadas, não há certeza de que os coreanos cederão, ou até que ponto cederão. É inegável, porém, que a China desenvolveu esforços para demover os norte-coreanos, enviando, em outubro, a Pyongyang uma delegação com documento formal de Pequim condenando os testes nucleares, e que, sentindo-se pressionado pelo principal aliado, o governo da Coréia do Norte admitiu voltar a negociar na mesa do Grupo dos Seis, todavia sob certas condições.

China, Coréia do Sul e Japão têm posição coincidente sobre a matéria, reprovando a iniciativa norte-coreana, mas é sabido que a China não consegue, moralmente,

agir de forma suficientemente dura, em face dos compromissos políticos históricos assumidos sobre a questão da reunificação das Coréias. A reunificação pela força, por qualquer dos lados, será prenúncio de guerra, opondo num terreno a China e no outro os EUA e o Japão.

A reconciliação das duas Coréias (que se encontram em armistício, pois desde a cessação dos combates na península, em 1953, nenhum acordo de paz foi assinado) sob auspícios chineses é pouco provável, diante do alinhamento sul-coreano com os Estados Unidos e da enorme diferença em termos de estágio de desenvolvimento entre o sul avançado e o norte atrasado; mas, se algum dia vier a ocorrer, ver-se-á o Japão sob a ameaça de as forças armadas coreanas unificadas superarem em muito, pelo menos em números, suas forças de autodefesa. A propósito, alguns números servem para ilustrar os desequilíbrios de forças na região. Dados do Military Balance 2002/2003, do International Institute for Strategic Studies, mostram a China com o maior efetivo militar do mundo, somando quase 3,5 milhões de militares; em segundo lugar estão os EUA, com cerca de 1,4 milhão de homens em armas; a Coréia do Norte aparece em quarto lugar, com quase 1,1 milhão de militares, logo após a Índia, que tem efetivos de 1,2 milhão. Em quinto vem a Rússia, com quase 830 mil; em sexto a Coréia do Sul, com 680 mil; Taiwan está em décimo, com 370 mil; e o Japão (limitado pela Constituição) está em 19º, com cerca de 240 mil militares. É evidente a desproporção da Coréia do Norte, o que se torna ainda mais claro quando consideradas as proporções de militares em relação à população: a Coréia do Norte ocupa o primeiro lugar mundial, tendo 4,27% de sua população em armas. São dados significativos para se avaliar o potencial beligerante de Estados relevantes na geopolítica asiática e para caracterizar a pequenez numérica militar japonesa, em que pese a sofisticação tecnológica de suas forças.

Ainda mais preocupante do que esses números é a questão que, logo após os testes nucleares norte-coreanos, foi levantada na Ásia: EUA, China e Rússia são protagonistas dotados de armas nucleares no cenário e, portanto, capazes de atuar com grande poder dissuasório (ou de destruição, se a situação fugir da alçada diplomática); e Japão e Coréia do Sul, por sua vez, seriam vítimas da falta desse poder, que a Coréia do Norte deixa claro que pretende agregar ao seu arsenal. Pode-se, em conseqüência, estar diante de uma corrida armamentista com ingredientes atômicos, e uma nova Guerra Fria pode germinar no mundo. Num cenário pessimista, o Japão pode evoluir na direção de armar-se com artefatos nucleares, principalmente se não neutralizada a pretensão nuclear norte-coreana, e se decidir fazê-lo certamente conseguirá, com seu avançado estado tecnológico, desenvolver e operacionalizar a arma atômica em curto espaço de tempo. Em reforço, e abrindo parênteses para olhar para o Oriente Médio, é também preocupante a desmoralização do Tratado de Não-Proliferação de Armas Nucleares pela Coréia do Norte, pois sua decisão de nuclearizar seu poderio bélico pode estimular o Irã a, com mais ímpeto, continuar a desafiar os EUA e a ONU e desenvolver seus artefatos nucleares, o que agravará a situação das relações Irã/EUA. Nesse caso, a China, que tem grande interesse no petróleo iraniano, ver-se-á diante de pressões para tomar posição antagônica ao Irã, e se não o fizer, ou não mostrar posição firme, novos motivos para dificultar as relações sino-americanas e sino-japonesas surgirão.

Acresce que o problema norte-coreano não se limita à nuclearização bélica. Os Estados Unidos já deixaram claro, por diver-

sas vezes, que somente amenizarão posições se a Coréia do Norte abrir mão de seu programa nuclear e banir de seus arsenais todas as armas químicas e bacteriológicas (que tem em grande estoque e pode operacionalizar em poucas semanas). O Japão, por sua vez, exige que os norte-coreanos desistam do programa nuclear para fins bélicos e, simultaneamente, do programa de desenvolvimento de mísseis balísticos, que serão os vetores dos artefatos nucleares (mísseis estes que existem de dois tipos na Coréia do Norte, um capaz de alcançar toda a península coreana e outro capaz de alcançar as ilhas japonesas e, supostamente, o Alaska). São, sem dúvida, fatores que tornam mais difíceis as negociações.

Sob o prisma da segurança, portanto, não faltam ao Japão motivos para envidar esforços, internos e externos, para remover os impedimentos legais e políticos que obstaculizam a transformação de suas Forças de Autodefesa em forças armadas de real expressão, como parte de uma transformação do país em um *normal state*: a insegurança decorrente da recessão econômica, a crise nuclear norte-coreana, o problema da reunificação das Coréias, a modernização militar chinesa, as disputas territoriais com a China, a questão de Taiwan e outros. Motivos esses, aliás, que, sob a óptica chinesa, trazem à lembrança o expansionismo militarista japonês do passado e as desconfianças quanto à atuação japonesa como um pilar norte-americano na Ásia (parte de uma alegada estratégia para conter a China) e como um possível aliado de Taiwan na eventualidade de um movimento separatista da ilha. Alguns estrategistas chineses costumam enfatizar que, uma vez transitando para o estado de país bem armado, o Japão em algum momento voltará a ser uma potência militar agressiva. Os assuntos militares, portanto, estressam as relações sino-japonesas, o que é agravado pela existência e fortificação da aliança de defesa nipo-americana presente desde o pós-Segunda Guerra Mundial.

Voltando ao campo econômico, China e Japão são importantes parceiros: o Japão foi o maior parceiro comercial da China durante mais de dez anos, investindo maciçamente tanto na área continental como em Hong Kong e Taiwan e importando cerca de 18% da produção total chinesa, e a China tornou-se também, em anos recentes, a segunda maior parceira comercial e o segundo maior mercado de exportação do Japão, tendo peso expressivo como motor da recuperação econômica japonesa, importando mais de 12% da sua produção total. A China é o principal fornecedor asiático dos EUA, seguida em segundo lugar pelo Japão; e o Japão é o maior poder de reservas monetárias da Ásia, seguido pela China em segundo lugar (singularmente, com enorme lastro em bônus do Tesouro dos EUA). Além dessas posições econômicas fortes, Japão e China firmaram acordos de cooperação cultural em 1979 e de cooperação científica e tecnológica em 1980.

Há indicadores que apontam para a possibilidade de uma parceria estratégica econômica que expresse a força asiática, mas os vários pontos sensíveis já comentados sombreiam todo esse cenário.

A perspectiva do rearmamento japonês, ainda que não imediato, tensiona as relações sino-japonesas. Apesar do *statement* do governo japonês em 1995, por ocasião dos festejos dos 50 anos de término da Segunda Guerra Mundial (quando o primeiro-ministro Murayama manifestou o pesar e o remorso pelos enormes sofrimentos causados pelas agressões colonialistas a nações asiáticas do continente), a memória das guerras expansionistas do Japão imperial não se apaga, sendo freqüentes as manifestações antijaponesas na China

quando acontecimentos novos (como as já mencionadas visitas do *premier* japonês Koizumi ao templo Yasukini em Tóquio, reverenciando mortos em guerra japoneses que, no continente, são considerados criminosos de guerra e invasores cruéis) exacerbam a sociedade. Um exemplo do acirramento da opinião pública antinipônica na China pode ser também dado no mundo dos esportes: durante o torneio futebolístico asiático de 2004, a seleção japonesa derrotou sucessivamente Oman, Tailândia e Jordânia, e a platéia chinesa fez manifestações com *banners* do tipo "*Apologise to the People of Asia. Return the Diaoyu Islands to us*" (Peçam desculpas ao Povo da Ásia. Devolvam-nos as Ilhas Diaoyu), e outros, além de atirar lixo nos ônibus que transportavam a delegação japonesa.

Acontecimentos como esses e os recentes protestos em várias cidades sobre os livros de história adotados no sistema de ensino japonês, que os chineses e sul-coreanos criticam severamente como não refletindo a verdade das agressões e atrocidades japonesas, tendem a ofuscar os esforços diplomáticos e econômicos no sentido de uma convivência mais harmônica entre China e Japão, incomodando também os outros atores do cenário, como a Rússia e os países da Asean, que preferem a estabilidade capaz de permitir o bom fluxo dos negócios. Jin Qiu, em *The Politics of History and Historical Memory in China-Japan Relations*, discute extensamente a questão dos ressentimentos históricos, apontando que, apesar da melhoria sem precedentes dos intercâmbios econômicos e culturais sino-japoneses desde os anos 80, as percepções públicas entre os dois países vêm se deteriorando. O autor aponta a história das ações japonesas como residindo no centro das controvérsias entre os países asiáticos, mormente no sudeste do continente. O governo japonês tem sido pouco sensível ao problema, de vez que utiliza a história como fator de exaltação do heroísmo nacional para formular a identidade japonesa (estimulando os receios continentais sobre o ressurgimento do *bushido* dos tempos dos samurais). Mas sob a pressão dos acontecimentos mais recentes (protestos antijaponeses em cidades chinesas), o *premier* japonês Koizumi cedeu e, durante a cúpula Ásia-África realizada em Jacarta, em 2005, apresentou oficialmente as desculpas japonesas pelas agressões havidas na Segunda Guerra Mundial (mas não no passado mais distante, o que estimulou novas críticas). O ingrediente psicossocial, como se vê, tem forte presença nas relações sino-japonesas.

Na questão de Taiwan, também já abordada, a China admite quando muito a existência de intercâmbios da ilha com o Japão, mas jamais acordos governamentais ou negociações bilaterais oficiais, capazes de caracterizar duas Chinas, e que o Japão, alegadamente, continua praticando. O Japão tem grande interesse nas rotas marítimas vitais que utilizam o Estreito de Taiwan. Isso explica em grande parte suas posturas em face dessa disputa interna chinesa, mas a inclusão da proteção de Taiwan na revisão dos termos do acordo bilateral de defesa EUA/Japão, em 2005, causou grande desconforto diplomático com a China, pois, na visão chinesa, a defesa de Taiwan não é assunto dos norte-americanos nem dos japoneses. A política externa japonesa encontra aí um desafio importante na conciliação de interesses fortemente conflitantes.

Algumas interrogações e perspectivas

Todas essas questões contêm ingredientes culturais e nacionalistas. O Japão saiu de um regime fechado para uma economia ocidentalizada aberta, principalmente após a derrota na Segunda Guerra Mundial e na fase pós-Guerra Fria, reerguendo o país em

menos de 50 anos, embora preservando intocada sua cultura oriental e mantendo a separação entre o que é japonês e o que é alienígena. A China, por sua vez, continua bastante fechada (exceto em determinadas áreas, como Hong Kong, Macau e Taiwan), sob um regime autoritário. Apesar da nítida evolução para um "capitalismo socializado" (ou "socialismo capitalista"), que contempla inclusive investimentos norte-americanos, japoneses e sul-coreanos no país, a China preserva o monopólio do poder centralizado nas mãos do Partido Comunista, que exerce forte controle sobre a sociedade e pratica a repressão das liberdades individuais, restringindo aos chineses o acesso à informação não-oficial (ao mesmo tempo em que abre ao mundo seu sistema econômico). O regime chinês não deixa de estimular elevado grau de sentimento nacionalista, exigindo o respeito aos seus territórios, sua cultura e sua política, e não desestimula o sentimento antinipônico de grande parte de sua sociedade, fruto de memórias de guerras passadas.

O regime chinês não deixa de estimular elevado grau de sentimento nacionalista, exigindo o respeito aos seus territórios, sua cultura e sua política, e não desestimula o sentimento antinipônico de grande parte de sua sociedade

Ou seja, chineses e japoneses não se estimam e não se entendem bem, dificultando o processo diplomático de aparamento das arestas nas suas relações. É do feitio japonês valorizar os feitos nacionais e os avanços do país. Envergonhar-se do passado agride a honra japonesa, gerando recusas ou formas ambíguas de falar ou agir, quando se trata de rever a história. Dentre as ambigüidades, vê-se que a diplomacia japonesa, desde o reatamento das relações com a China em 1972, manifesta pesar pelo passado e lamenta as rivalidades existentes, sempre propondo facilitar as relações futuras, mas o governo não se penitencia convincentemente pelos erros cometidos, não revê os compêndios escolares e não cede no solucionamento das questões territoriais. Enquanto isso, na China o governo procura manter uma boa imagem do Partido Comunista junto às novas gerações, o que amadurece novos sentimentos nacionalistas e lhes incute o sentimento antijaponês. Para satisfazer o psicossocial de suas sociedades, ambos os governos praticam a ambigüidade.

O exame desse panorama revela que, do ponto de vista militar, a questão de Taiwan, o contencioso sobre o mar territorial e a situação da península coreana são os pontos que reúnem maior probabilidade de gerar confrontações bélicas, apesar da manifesta preferência regional pela paz e pela solução dos contenciosos pela via diplomática. Revela também que as posturas ambíguas de ambos os países vêm dificultando o processo político regional, principalmente no Nordeste Asiático, o que pode comprometer as relações políticas e econômicas (não só entre China e Japão, como também no âmbito asiático em geral, com reflexos no Sudeste Asiático e em seu processo de integração econômica).

O problema de Taiwan, diante dos aspectos econômicos envolvidos e da deterrência representada pela posição norte-americana, pode parecer menos crítico a curto prazo, mas a hipótese de uma confrontação militar não pode ser afastada, caso qualquer dos atores do processo venha a

dar razões para reações armadas. Como já enfatizado, a unificação da China, sob a óptica chinesa, só se completa com a total subordinação da "ilha rebelde" ao governo continental. Para que a China cresça em paz, portanto, Pequim e Taipei precisam ter seus arroubos de soberania contidos, até que algum consenso seja alcançado sobre um regime político-econômico que satisfaça ambos, o nacionalismo chinês e a democracia taiwanesa, atendendo também aos interesses americanos e japoneses.

Alguns analistas entendem que as relações sino-japonesas encontram-se bastante deterioradas em relação aos anos 70, e atribuem isso ao governo até recentemente dirigido pelo primeiro-ministro Junichiro Koizumi, que deu motivos para o recrudescimento dos ressentimentos antijaponeses e não conduziu a contento as conversações sobre disputas territoriais e sobre Taiwan. Não surpreende, portanto, que a posse de um novo *premier* japonês, Shinzo Abe, em setembro de 2006, tenha sido motivo de vários pronunciamentos do governo chinês em busca de uma retomada de conversações (interrompidas em 2005) sobre pontos de discórdia entre os dois países (no que o governo de Pequim foi acompanhado pelo governo sul-coreano).

O governo chinês, provavelmente, insistirá numa agenda de tratamento de pontos sensíveis, já extensamente abordados. A agenda japonesa para as conversações que tendem a ser retomadas não pode ser muito diferente, mas deverá ter ingredientes próprios, dadas as manifestações do novo governante recém-empossado, Shinzo Abe*, sobre o nacionalismo japonês, a retomada das tradições culturais, a necessidade de reformar a Constituição para permitir a transformação das Forças de Autodefesa em forças armadas mais poderosas, a integração econômica asiática, tal como vista sob as prioridades japonesas, a segurança das rotas marítimas de interesse do Japão, a intensificação das relações Japão/EUA, o aumento da expressão japonesa nos fóruns internacionais, inclusive no CS-ONU, e outros temas delicados. Mas, apesar disso, a melhoria das relações com a China não terá peso menor na agenda nipônica. O novo líder japonês terá o desafio de inovar pragmaticamente nas relações com Pequim, todavia usando da habilidade necessária para não ser considerado pelos nacionalistas japoneses como tendo dobrado os joelhos diante do gigante continental; e deverá fazê-lo com mentalidade multilateralista, que deverá contemplar não só a tentativa de superar os óbices que nas últimas décadas tornaram mais ácidas as relações entre os dois países, como também consolidando suas relações com o tradicional e indispensável aliado do pós-Segunda Guerra Mundial, os EUA. Shinzo Abe terá também o desafio de tratar com energia, mas ao mesmo tempo com prudência, o problema da nuclearização da Coréia do Norte, que poderá gerar uma corrida armamentista atômica na região ou um conflito de sérias conseqüências. Nesses desafios, estará embarcado no mesmo barco do novo secretário-geral da ONU, um diplomata sul-coreano eleito em 2006 para suceder a Kofi Anan. Uma estréia difícil para ambos.

Independentemente do grau de sucesso que as agendas conciliatórias possam alcançar, uma análise realista não pode deixar de considerar que essas estratégias de boa convivência mascaram, mas não conseguem ocultar, as verdadeiras intenções de ambas as potências, China e Japão, de

* N.R.: Shinzo Abe era o governante recém-empossado em meados de 2007, quando este artigo foi escrito.

expandir suas áreas de influência regionais, buscando, para tanto, racionalizar o uso dos respectivos poderes nacionais na perseguição de objetivos conflitantes.

Voltando a Samuel Huntington, diz ele em sua obra já mencionada, de 1996: "*A China não está disposta a aceitar a liderança ou a hegemonia americana no mundo, e os Estados Unidos não estão dispostos a aceitar a liderança ou a hegemonia chinesa na Ásia. Para atingir seus objetivos, os Estados Unidos travaram duas guerras mundiais e uma Guerra Fria, respectivamente contra a Alemanha nazista, o Japão imperial, a União Soviética e a China comunista. Esse interesse americano persiste. A ascensão da China como potência dominante na Ásia Oriental, caso prossiga, põe em risco esse interesse americano fundamental. A causa subjacente do conflito entre os Estados Unidos e a China está na sua diferença básica quanto a como deve ficar a futura balança do poder na Ásia*". Se esta visão, dramática e pessimista, está correta, e diante das evidências de que a China, pelo menos no horizonte visível, vencerá a corrida pela hegemonia asiática no campo econômico e no militar, faz-se necessário observar o comportamento japonês no que diz respeito aos seus acordos econômicos e de defesa com os EUA. Nessa hipótese, o fortalecimento econômico do Japão e o reforço de seu poder militar seriam cada vez mais relevantes para os norte-americanos, mas colocariam os nipônicos diante do cada vez mais difícil dilema de escolher entre continuar os esforços de integração ao bloco asiático ou permanecer como uma fronteira oriental dos interesses norte-americanos (ou uma combinação hábil dessas opções, o que parece mais viável no presente).

Evidencia-se que o século XXI será palco de um deslocamento dos eixos de poder na direção da Ásia, e nela as relações sino-japonesas estarão representando o mais forte duelo estratégico da região. Há evidências também de que os alinhamentos não mais se farão com base em ideologias divisórias do mundo, como se deu até o final da Guerra Fria (Ocidente x Oriente, Leste x Oeste, Capitalismo x Socialismo). As disputas passam a ser político-econômicas (e civilizacionais, na visão de Huntington, sendo que a civilização não-ocidental que mais se projeta rumo ao *status* de grande potência planetária é a chinesa, seguida de perto pela indiana). Até os anos 80, os analistas viam o Japão como a nação que construiria o "século do Pacífico", mas as limitações japonesas e o hábil desvio da China na direção da via capitalista mudaram esse quadro. Para que ele evolua de forma não conflituosa, será necessário que dois protagonistas de grande peso saibam exercer uma política externa capaz de conviver com o poder emergente chinês: Estados Unidos e Japão, sendo que a este último, que nas circunstâncias atuais dificilmente alcançaria a hegemonia asiática à frente da China, terá que ser necessariamente reservado o papel de potência de primeira linha (coerentemente com sua posição de segunda potência econômica do mundo). Será esta a forma de reduzir as potencialidades de conflitos graves entre as distintas civilizações envolvidas no processo asiático.

Algumas interrogações, para as quais o momento presente não oferece respostas seguras, merecem meditação. No que concerne ao papel dos Estados Unidos, como se comportará sua política externa nas décadas vindouras, diante do gigantismo chinês, da busca de uma posição mais compatível com seu *status* econômico pelo seu aliado Japão e das tendências para uma integração econômica asiática liderada pela China? Haverá tensionamento político na eventual colisão dos interesses sino-ameri-

canos e sino-japoneses? Quanto à China, quais as reais possibilidades de manter, por algumas décadas mais, um crescimento a taxas e 8% a 10% ao ano, diante de suas graves dependências de insumos externos, do perigoso superaquecimento de sua economia interna e das disputas das economias mundiais no mundo globalizado? Até que ponto a questão de Taiwan, ponto de honra para os chineses, poderá vir a aquecer o ambiente, caso o separatismo se radicalize na ilha ou a China fracasse em suas tentativas diplomáticas de reintegração total ao Estado chinês? Como evoluirá a crise gerada pela nuclearização da Coréia do Norte, que pode desencadear uma corrida armamentista nuclear na Ásia? Quanto ao Japão, sua diplomacia será bastante hábil para contornar as dissidências remanescentes e aplacar os ressentimentos oriundos do passado expansionista? Conquistará a maior projeção internacional, não só desejada pelos nipônicos, como também estimulada por seus maiores parceiros, mas não pela China rival? Reduzirá sua dependência militar dos EUA sem ser visto como um agressor revitalizado no continente? Aceitará serena e provisoriamente a hegemonia política e econômica chinesa que se delineia, mesmo que isso colida com suas pretensões regionais? Ou aguardará o esgotamento do crescimento chinês para então voltar a disputar a hegemonia asiática? Direcionará o reaprestamento de seu poder militar para torná-lo capaz de uma eventual intervenção no Estreito de Taiwan, nas áreas marítimas em disputa e na península coreana, ou preservará uma postura apenas defensiva, menos propensa a levantar as desconfianças do continente? Como se comportarão outros atores relevantes (Rússia, Coréia do Sul, Asean) diante de deteriorações do cenário?

Alguns analistas entendem que a trajetória da China, embora presentemente levando à hegemonia asiática, é na verdade incerta, contemplando três possibilidades: a economia continuará crescendo a altas taxas, enquanto o sistema político gradualmente torna a China mais liberal e dela faz uma potência positiva inquestionável; o crescimento econômico será, em algum momento, envolvido por fortes sentimentos nacionalistas direcionados para contrapor o poderio americano na Ásia, reincorporando Taiwan pela força e desafiando os EUA e o Japão; ou haverá um freio no desenvolvimento em razão das carências estratégicas mal resolvidas, engolfando o país (e a região) numa crise política e social de graves dimensões, do que o Japão tirará proveito.

Todos esses cenários são possíveis, sua concretização dependendo muito da própria China e das posturas americanas e japonesas. Outros analistas, como é o caso de Akihiko Tanaka, da Universidade de Tóquio, preferem reduzir os cenários de crescimento pacífico da China a apenas dois, de enfoque mais amplo: o que contempla a China unilateralista inserida num mundo multipolar de competição; e o que enxerga a China pós-moderna multilateralista inserida harmonicamente na comunidade do Leste Asiático. Defende esse autor que os interesses japoneses e norte-americanos estarão mais bem atendidos no segundo cenário, classificando como extremamente importantes os esforços nipo-americanos nesta direção. Em princípio, é este o cenário que também melhor atende aos interesses chineses, mas há esforços consideráveis a desenvolver, envolvendo não só a China como também os demais atores de maior peso (os EUA, o Japão, a Rússia emergente, os países da Asean, a Coréia do Sul). Particularmente importante será a política externa japonesa, que necessitará demonstrar real vontade de resolver diferenças bilaterais e de refrear impulsos unilaterais. Particularmente impor-

tantes também serão as atitudes conjuntas dos EUA e do Japão na área, como, por exemplo, no encaminhamento diplomático da questão de Taiwan, onde qualquer deslize levará a China a ações unilaterais, dificilmente reversíveis a curto prazo.

Temperando tais cenários, há que se lembrar que a contribuição chinesa para o incremento do PIB global vem, desde 2000, sendo maior que a americana e mais de 50% maior do que a de Brasil, Índia e Rússia somados, que seus produtos baratos oferecem ao Ocidente mais poder de compra, que suas demandas por energia puxaram os preços do petróleo para níveis recordes, ao mesmo tempo em que fazem a China se aproximar de países exportadores cujo comportamento incomoda os Estados Unidos (como o Irã) e que há vários outros aspectos de peso nas atitudes chinesas diante do mundo globalizado. As pressões sociais internas são crescentes. Já existe uma classe média proprietária de seus próprios imóveis (o que até passado recente era inimaginável) e que deseja um sistema legal que ofereça maior proteção para seu patrimônio, além de ambicionar capacidade de consumo tendendo aos padrões ocidentais, melhor assistência à saúde e melhor sistema de ensino. A classe rural também despertou para as mudanças, reivindicando maior atenção governamental aos camponeses e a extinção do legado maoísta do controle coletivo das áreas de produção rural. O Conclave do Partido Comunista de 2007 teve o desafio de trazer à população perspectivas confiáveis de solução para os problemas sociais e de mostrar ao mundo que, em paralelo com as mudanças econômicas, a China também é capaz de fazer mudanças políticas, sem convulsionar o país. Uma massa popular anseia por condições materiais de vida melhores para si e seus filhos. Falhando na administração desses problemas e anseios, o governo chinês estará dando ao Japão os esperados sinais de que, seja pelo esgotamento econômico do processo de crescimento da China, seja pela perda de controle sobre as demandas sociais, a economia chinesa sofrerá uma desaceleração e fragilizará a sustentação de sua hegemonia. Assim, uma retomada japonesa dessa disputa, à medida que o Japão consiga recuperar-se do desaquecimento dos anos 80/90 (e reestruturar-se militarmente), poderá ter lugar.

Em síntese, pode-se dizer que os principais problemas a serem tratados pelas diplomacias chinesa e japonesa para consolidar um bom relacionamento sino-japonês a curto prazo são: a contribuição de ambos os países para a preservação da estabilidade nas áreas supridoras de petróleo e outros recursos naturais; o respeito aos três princípios básicos chineses sobre a existência de um único governo chinês (o da RPC), a soberania de Taiwan e as conversações sobre a posse de ilhas próximas dotadas de recursos naturais de interesse estratégico, privilegiando sempre o caminho da negociação diplomática em detrimento das soluções de força; a renegação dos acordos do Japão com o governo chinês pré-revolução socialista; a repotencialização das forças de autodefesa do Japão; as pretensões japonesas de maior expressividade internacional, contando inclusive com assento no Conselho de Segurança da ONU; a postura agressiva da Coréia do Norte e as posições chinesa, japonesa e americana a respeito da unificação da península coreana; o recrudescimento dos sentimentos antijaponeses na China, advindos de seu passado militarista e expansionista, especialmente diante das posturas de um novo governo japonês, recém-empossado (temperado por fortes tendências nacionalistas); e o equilíbrio das relações nipo-americanas (aí incluídas as posturas de ambos quanto a Taiwan) em relação aos interesses chineses. Sem dúvida, alguns desses problemas são potencialmente capazes de gerar conflitos não solucionáveis pela via diplomática.

É arriscado tecer prospectivas, mesmo porque, apesar das tentativas de convergência, são grandes as distinções culturais a afastar esses dois povos orientais e são múltiplos os fatores, domésticos e externos, que afetam as relações entre China e Japão e são de difícil conciliação. Os dois países, afinal, são dois Estados poderosos que aspiram influenciar a mesma região geopolítica. A tendência para ser coordenada a existência de uma futura comunidade econômica asiática – algo inédito – parece ser uma natural conseqüência da globalização mundial da economia, o que decerto requer estabilidade regional, em que pesem as ambigüidades eventuais das posições japonesa e chinesa e a disputa por áreas de influência que, no momento, pende para o lado chinês. É preciso ter em mente, todavia, a complexidade do cenário das relações sino-japonesas, que para ambos os Estados envolve questões econômicas, culturais e de segurança e que, para o restante da Ásia, tem importantíssima influência no processo regional de integração.

Sob um prisma idealista, esse cenário exige a contínua dedicação de governantes e diplomatas para superar os ressentimentos e catalisar os interesses geoeconômicos e geopolíticos regionais, pois a realidade asiática de hoje mostra, segundo relatório da Organização Internacional do Trabalho (OIT) divulgado em agosto de 2006 que cerca de 1 bilhão de trabalhadores na Ásia percebe menos de 2 dólares por dia para sua sobrevivência. Tal relatório revela, ainda, que cerca de 41 milhões de jovens asiáticos encontram-se desempregados, o que representa quase metade do desemprego de jovens do mundo, dados esses que, prevalecendo o bom senso, devem estimular o esforço de crescimento integrado mais do que nutrir as confrontações.

Sob a óptica realista, porém, esses mesmos governantes e diplomatas estarão lidando com estruturas de poder prenhes de ingredientes capazes de levar as potências regionais a uma confrontação não diplomática, dado que China e Japão têm objetivos nacionais conflitantes e interesses de difícil conciliação.

O TEATRO MARÍTIMO

Não obstante a fé que é preciso depositar na diplomacia e na prevalência dos esforços de integração econômica (que encontram amparo na escola idealista das relações internacionais), não é possível deixar de levar em conta que os importantes contenciosos remanescentes entre China e Japão constituem elementos desestabilizadores e potencialmente geradores de conflitos (o que, por sua vez, encontra amparo na escola realista, na *realpolitik*).

Sob este último prisma, pode-se considerar que, havendo deterioração crítica nas relações sino-japonesas que levem à confrontação de forças, o cenário mais provável de atrições (pelo menos as iniciais) é o marítimo. O teatro terrestre, mormente quando considerada a redução do poderio russo no pós-Guerra Fria, parece mais estável.

O Oceano Pacífico é a principal via de integração econômica da Ásia-Pacífico. O Japão é quase inteiramente dependente das *sea lanes* regionais para sua sobrevivência, como também delas depende em grande escala a China para prosseguir em sua rota de crescimento e consolidação da liderança asiática. Para o Japão, o mar é vital; para a China, é crucial. Acresce que, examinando aqueles contenciosos, os mais preocupantes do ponto de vista bélico (Taiwan, as ilhas em disputa, a península coreana) são os localizados no Mar da China Meridional, no Mar da China Oriental, no Mar Amarelo e no Mar do Japão, o que estimula tecer algumas considerações sobre o Poder Naval na área enfocada.

Paul Kennedy, autor de *The Rise and Fall of the Great Powers*, publicou recentemente no *International Herald Tribune* (abril,

2007) interessante artigo sob o título "The Rise and Fall of Navies", analisando a importância relativa que vem sendo dada às forças navais por países europeus e asiáticos. Kennedy ressalta que, enquanto os Estados Unidos mantêm um Poder Marítimo comparativamente maior do que o britânico de 1815, e enquanto a Rússia permanece longe de poder recompor seu Poder Naval dos anos 70/80 (drasticamente reduzido e envelhecido, mas que no futuro a Rússia decerto recomporá), a tendência européia é de continuar a reduzir os orçamentos navais. A Marinha Real britânica planeja aposentar ou vender diversos navios de combate e de apoio, e já está com uma força naval menor que a do restrito Japão. França, Alemanha, Itália e Espanha também passam por restrições orçamentárias de mesma natureza.

A China poderá, em 2010, ter o dobro da força submarina dos EUA e, em 2015, poderá superar (em porte) o poder naval estadunidense

Paul Kennedy

No outro lado do mundo, parecem pensar diferente os estrategistas militares. Relata Kennedy que, em recentes visitas à Coréia do Sul, constatou a existência de planos para expandir fortemente, em 15 anos, o Poder Naval sul-coreano. Já estão em construção três poderosos des-tróieres de mais de 7 mil toneladas, e nesses planos está bastante considerada a reestru-turação da Marinha japonesa (o que leva a inferências sobre as preocupações despertadas na Coréia do Sul pela remilitarização do Japão, maiores do que as geradas por eventuais "serpenteios" de submarinos norte-coreanos na costa da península). Comenta também o autor que a Marinha japonesa conta com 54 navios de combate principais (destróieres e fragatas) e 18 submarinos, enquanto a China dispõe de 71 e 58, respectivamente, e está desenvolvendo expressivo programa de construção naval. Diz ainda Kennedy que, segundo relatório recente do Congresso americano (*China Naval Modernization: Implications for US Navy Capabilities*, 2007), a China poderá, em 2010, ter o dobro da força submarina dos EUA e, em 2015, poderá superar (em porte) o Poder Naval estadunidense.

Diante desses dados, pergunta o referido autor: o que os planejadores estratégicos navais de um continente estão pensando sobre o futuro do mundo, que os do outro continente não estão? E aventa como respostas que a probabilidade de conflitos entre Estados ocorrerem na Ásia é maior do que na Europa; que a China parece estar disposta a pôr um freio na hegemonia americana no Pacífico; que todos na região temem o crescimento militar chinês; e que as economias em rápido desenvolvimento na Ásia podem se dar ao luxo de investir em armas. Observa-se, de fato, que enquanto as Marinhas ocidentais diminuem (exceção feita à US Navy), as orientais (excetuando a russa, pelo menos no presente) crescem expressivamente, e não é sem motivo.

Pode-se supor que os principais atores no teatro marítimo de um possível conflito no Pacífico asiático serão os poderes navais dos Estados Unidos, do Japão e da China. A atuação das Marinhas coreanas também pode ser relevante, dependendo do que acontecer na península. A de Taiwan não ostenta porte para ações expressivas e estará na dependência de suporte externo americano e/ou japonês, dependendo da evolução da questão de sua soberania.

Algumas considerações sobre as principais Marinhas regionais, feitas a seguir, mostram-se úteis para melhor avaliação dos poderes combatentes envolvidos no cenário naval asiático.

A Marinha norte-americana

Sobre a *US Navy* não é necessário discorrer longamente, pois é sabido que os norte-americanos mantêm a supremacia marítima global desde o final da Segunda Guerra Mundial e que sua Marinha de Guerra mantém poder suficiente para exercer o controle dos oceanos (ainda que não simultaneamente em todos, mas sem dúvida podendo fazê-lo em múltiplos cenários). George Friedman, em recente artigo ("The limitations and necessity of Naval Power, Strategic Forecasting Inc", 2007), lembra que antes da Segunda Guerra Mundial havia múltiplos contendores para o Poder Marítimo, como Inglaterra, Japão e outras potências navais, mas, no presente, os Estados Unidos detêm a supremacia global e hegemônica nos mares, oferecendo-lhe a capacidade de projetar poder e intervir em qualquer parte do mundo, permanecendo imune às ações navais contra seu território. Seus grupos de ataque nucleados em navios-aeródromos podem levar o poder aerotático rapidamente a qualquer área crítica, e sua capacidade anfíbia de rápido emprego, com apoio aeronaval, pode fazer-se presente em qualquer região onde os interesses americanos estejam ameaçados. O teatro marítimo asiático decerto se enquadra nessas possibilidades, embora não se possa dizer que uma potência maior, como a China, não possa desafiar a US Navy localmente.

Em porte, a Marinha americana conserva-se grande e estável; em poder combatente, a contínua atualização tecnológica nutre seu fortalecimento. Além disso, mantém em reserva grande número de unidades reativáveis. É sabido também que os EUA possuem poderosas forças aeronavais nas imediações do cenário em exame. Melhor dizendo, os EUA mantêm no Pacífico, com apoio em bases estabelecidas no Japão, a maior esquadra permanente do mundo – a 7ª Esquadra –, nas imediações de Taiwan. É reconhecido que outras potências, mesmo que congregando suas forças navais atuais, dificilmente somariam hoje poder capaz de contestar a supremacia americana em termos de meios de combate e de tecnologia de armas.

Esse extraordinário poderio global de controle das águas azuis é que permite às potências aliadas dos EUA, mais restritas em orçamentos, manter forças navais menores, mais voltadas para suas Zonas Econômicas Exclusivas e para a proteção do patrimônio marítimo que lhes é assegurado pelas regras da Conferência das Nações Unidas sobre os Direitos do Mar, fiando-se na proteção americana na hipótese de ocorrerem conflitos de maior vulto. Essa hipótese vem sendo válida também para o Japão, mesmo porque o Império do Sol Nascente viu-se cerceado militarmente no pós-Segunda Guerra Mundial pelos ditames dos vencedores americanos; mas a tendência, no presente, como já discutido neste trabalho, é de um progressivo robustecimento (desde que removidos os óbices legais) das Forças de Autodefesa japonesas, buscando, diante do crescimento chinês, reduzir a dependência militar dos EUA e assumir responsabilidades próprias maiores no cenário.

A Marinha japonesa

A Marinha Imperial japonesa representou o Poder Naval nipônico até sua dissolução em 1945, por força da renúncia constitucional ao uso da força como meio de ajustar as disputas internacionais. Chegou

a constituir a terceira mais poderosa força naval do mundo logo após o término da Primeira Guerra Mundial (atrás apenas da norte-americana e da britânica), e talvez tenha sido a mais moderna quando do início da Segunda Guerra Mundial.

Retroagindo no tempo, após a estagnação da era Edo e do poder dos xoguns, o Poder Naval japonês encontrava-se enfraquecido. O país foi obrigado a abrir-se ao mercado internacional por imposição americana, em 1854, tendo inclusive aceitado firmar, em 1858, um assimétrico tratado de comércio e amizade com os Estados Unidos. A demonstração de força de modernos navios a vapor dos Estados Unidos adentrando a baía de Tóquio sob o comando do Comodoro Perry foi uma das motivações para, na Restauração Meiji, acompanhando a restauração do poder do Imperador, as forças navais japonesas terem sido objeto de modernização e expansão. O objetivo era o de se contrapor a possíveis intervenções norte-americanas e européias nos planos de expansão japoneses. Os resultados se refletiram nas vitórias alcançadas contra a China em 1895 e contra a Rússia em 1905, e se propagaram para os anos 30, quando o poderio naval japonês, então bastante desenvolvido, viabilizou que seus exércitos dominassem várias regiões do continente asiático. A aventura do ataque a Pearl Harbour em 1941, porém, mobilizou o poderio industrial dos EUA e despertou a fúria americana no Pacífico, culminando com a quase completa aniquilação das forças navais japonesas em 1945, ao final da Segunda Guerra Mundial.

Enquanto foi poderosa, a Marinha nipônica jamais deixou de ser a mola propulsora da expansão *manu militari* do poder imperial japonês na Ásia e no Pacífico. Pode-se exemplificar com a dominação da península coreana em 1876, primeiro caso de intervencionismo japonês ao estilo ocidental. A disputa pela península, também ambicionada pela China, foi uma das causas da Guerra Sino-Japonesa de 1894-1895, e o Japão vencedor logrou transferir Taiwan para sua posse, bem como outras ilhas das imediações, que permaneceram como colônias até a derrota de 1945. Outro exemplo se encontra no suporte dado a potências ocidentais para reprimir a Rebelião dos Boxers na China, em 1900, quando a maior quantidade de navios de guerra e os maiores contingentes de exército eram japoneses. Não tardaram os desentendimentos com a Rússia, outra potência ambiciosa na região. Os japoneses desenvolveram intenso programa de construção naval (conhecido como "perseverança e determinação") em seqüência ao conflito sino-japonês, com plena consciência da importância do Poder Naval para enfrentar múltiplas hostilidades. Mais de cem unidades de combate foram incorporadas, com construções feitas na Inglaterra, Alemanha, França, Itália e no próprio Japão; e na Guerra Russo-Japonesa de 1904-1905, o Almirante Togo, a bordo do Encouraçado *Mikasa*, aniquilou a esquadra russa na Batalha de Tsushima (batalha decisiva típica na história da guerra naval). Digno de nota é o fato de que, já em 1905, os japoneses adquiriam seus primeiros submarinos (módulos vindos dos Estados Unidos, com montagem final no Japão), apenas quatro anos após os americanos incorporarem seu primeiro submersível.

Na segunda década dos anos 1900, a Marinha Imperial japonesa era a terceira maior do mundo e destacava-se como pioneira em vários aspectos: foi a primeira a usar o telégrafo sem fio de Marconi, em Tsushima (1905); lançou em 1906 o maior encouraçado do mundo, o *Satsuma*, um ano antes do britânico *HMS Dreadnought*; e entre 1906 e 1910 construiu domesticamente seus próprios encouraçados.

Na Primeira Guerra Mundial, o Japão, em razão de suas alianças com a Inglaterra, atuou com os aliados contra a Alemanha e a Áustria. Suas forças tomaram a base alemã em Shantung (China) e apossaram-se de ilhas alemãs na Micronésia (Marianas – exceto Guam –, Carolinas e Marshall, que permaneceram colônias japonesas até o fim da Segunda Guerra Mundial). Seus encouraçados foram, na época, os primeiros a ser equipados com poderosos canhões de 14 polegadas. Sete submarinos alemães foram recebidos como espólio da guerra e, depois de analisados, contribuíram para o forte desenvolvimento da construção de submarinos nipônicos.

No intervalo entre guerras, a Marinha Imperial teve seu aprestamento voltado para uma possível confrontação com os EUA, mas ainda sob grande dependência de encomendas externas e suprimentos externos de petróleo e de matérias-primas para sua indústria naval (cujas fontes no Sudeste Asiático eram controladas por Inglaterra, Holanda e Estados Unidos). A estratégia japonesa continuava sendo a da batalha decisiva, pretendendo desgastar as forças navais americanas na travessia do Pacífico (pela atrição com submarinos) e forçá-las ao engajamento com poderosas forças de superfície nipônicas perto do Japão. Novamente, destacou-se o Poder Naval japonês: lançou ao mar o primeiro navio-aeródromo do mundo, o *Hosho*, início de uma notável série de similares; incorporou a seus navios de batalha canhões de 16 e 18 polegadas (estes últimos no *Yamato*, o maior e mais armado encouraçado do mundo, façanha não superada); e lançou uma classe de destróieres com armamento antiaéreo e torpedos de propulsão a oxigênio, projeto que logo inspirou outras Marinhas de Guerra.

Falhou, todavia, essa estratégia, ao não considerar a inferioridade industrial e logística japonesa em relação aos EUA. Ao início da Segunda Guerra Mundial, as forças navais japonesas, dotadas de grande sofisticação técnica para a época, conseguiram marcantes sucessos, mas a US Navy não tardou em aprimorar tecnologicamente seus meios aeronavais, tirando partido de seu vasto poderio industrial e da menor dependência externa. Além disso, o Japão hesitou em usar sua força submarina contra o tráfego mercante e não protegeu adequadamente suas comunicações militares, o que contribuiu para a derrota. Os últimos duelos de encouraçados ocorreram na Guerra do Pacífico, entre 1942 e 1945, com grandes perdas japonesas, e a aviação naval embarcada mostrou seu amadurecimento e sua eficácia. No cenário aeronaval, aliás, os japoneses mostraram-se extremamente ativos, tendo iniciado a guerra com a maior e mais moderna frota de navios-aeródromos (dez unidades, *versus* sete dos EUA), mas somente em Midway (batalha considerada o ponto de inflexão da Guerra do Pacífico) quatro deles foram afundados.

De fato, o ataque a Pearl Harbour em dezembro de 1941 despertou contra o Japão um inimigo com enorme potencial de alimentar o esforço industrial e logístico de guerra. As restrições econômicas japonesas parecem ter sido subestimadas pelos nipônicos ao ser escolhido o caminho da agressão, o que talvez tenha decorrido das pressões políticas internas que, no Japão, defendiam que um desengajamento japonês na China (exigido pelos EUA para levantar embargos colocados contra o Japão) seria por demais humilhante, além de agravar o acesso a insumos estrategicamente indispensáveis. O preço pago foi a perda de centenas de milhares de vidas japonesas, a aniquilação de suas forças armadas, a destruição dos grandes centros urbanos japoneses e, adicionalmente, a imposição da Constituição de 1947, pela

qual o Império do Sol Nascente renunciou ao soberano direito de usar a guerra como instrumento de sua política.

Dissolvida a Marinha Imperial, os acordos do pós-guerra deram nascimento às Forças de Autodefesa do Japão (JSDF), cuja vertente marítima é hoje representada pela Japanese Maritime Self-Defense Force (JMSDF), incumbida da defesa naval do arquipélago japonês. Embora reduzida à missão defensiva (o que se reflete até mesmo nos indicativos de seus navios, JDS, ou seja, JMSDF Defense Ship), contempla, segundo publicações especializadas, um efetivo autorizado de cerca de 46 mil homens e opera quase 120 navios, aí incluídos 18 submarinos, 54 destróieres e fragatas (sendo 10 DDGs com mísseis, 4 DDHs com helicópteros e 40 DDs); 29 unidades especializadas em guerra de minas; e 9 navios anfíbios. A JMSDF conta ainda com cerca de 180 aeronaves de asa fixa (dentre elas 80 P-3C de patrulha e 5 EP-3C de guerra eletrônica, de origem americana) e 135 helicópteros, a maioria voltada para a guerra anti-submarino e a guerra de minas. É essa "pequena Marinha" (aliás, bastante robusta para fins defensivos) que o Japão dos dias atuais, em face de sua reconhecida importância estratégica e de sua expressão econômico-financeira no planeta, considera insuficiente para fazer frente às responsabilidades que lhe cabe assumir, não só no cenário asiático como no mundial. E é o fortalecimento dessas forças (como também o das forças terrestres e aéreas), dentro de um possível programa de remilitarização do Japão, que preocupa a China, sua potência rival na região.

Ao longo da Guerra Fria, e diante do poderio das forças submarinas soviéticas, a missão da JMSDF foi primordialmente voltada para o emprego anti-submarino, mas após esse período outras tarefas lhe foram agregadas, como, por exemplo, a participação em operações de manutenção de paz da ONU na Ásia e nas águas do subcontinente indiano. Com o crescimento das tensões na península coreana, advindas dos testes norte-coreanos com mísseis, a missão passou a contemplar a defesa antiaérea do Japão (o que pode ser exemplificado pela incorporação de destróieres AEGIS desde 1993), mas existe grande dependência de meios aéreos baseados em terra para prover adequada cobertura antiaérea às forças navais em operação defensiva do território nipônico. Carece a JMSDF também de navios-aeródromos para a defesa aérea e de suficientes navios de reabastecimento, limitando seu raio de ação. Essas carências levam à dependência de unidades aéreas norte-americanas estacionadas em bases japonesas e de apoio de unidades da 7ª Esquadra dos Estados Unidos.

Ainda assim, o Poder Militar japonês conta com um orçamento anual superior a 40 bilhões de dólares, o sexto do mundo; e é relevante observar que o primeiro-ministro Shinzo Abe elevou ao *status* de ministério, recentemente (início de 2007), a Agência Japonesa de Defesa, como um dos primeiros passos para as mudanças na Constituição pacifista da Segunda Guerra Mundial. Na verdade, esses são os primeiros passos para restaurar o poderio militar japonês, dotando-o de Forças Armadas em sua expressão plena e transformando o Japão naquilo que os teóricos das escolas das relações internacionais denominam um *normal state*.

As indicações são de que, à medida que se recupere de seus problemas econômicos atuais e reformule sua política externa para torná-la mais assertiva, o Japão não permanecerá como uma subpotência militar por muitas décadas do porvir. Os planos japoneses, segundo muitos analistas, contemplam forte reestruturação de sua Marinha e de sua Força Aérea, que, em par-

te, já se encontra em execução (porta-helicópteros, destróieres, submarinos), sob a vista complacente dos ocidentais e sob a justificativa de dar substância à eventual participação japonesa em operações de manutenção de paz (que conceitualmente não são operações ofensivas de guerra) sob a égide da ONU.

A Marinha chinesa

Ao se falar da Marinha chinesa, é preciso caracterizar que se está considerando a People's Liberation Army Navy (PLAN) da República Popular da China (RPC), o que não inclui a Marinha da República da China (Taiwan), que também é bastante expressiva. Outrossim, embora o Poder Naval chinês tenha tido manifestações expressivas num passado distante, concentraremos a análise apenas em épocas recentes, mais significativas para os fins deste trabalho.

Os líderes chineses vêm atribuindo grande importância ao emprego do Poder Naval em apoio aos objetivos nacionais
William Terry

A PLAN é considerada fundada em abril de 1949, ao término da Guerra Civil Chinesa, tendo sido inicialmente formada por unidades que não aderiram ao governo nacionalista que se refugiou em Taiwan. À época, Mao Tsé-Tung afirmava que uma poderosa Marinha de guerra fazia-se absolutamente necessária para se opor às agressões imperialistas. O apoio soviético foi importante, tanto em meios flutuantes como em instrutoria e consultorias diversas. Em 1950, os chineses já contavam com sua academia naval; e, em 1952, já era criado o ramo aéreo de seu incipiente Poder Naval. Em meados dos anos 50, as forças navais chinesas já se encontravam organizadas em três esquadras, a do Mar do Norte, a do Mar do Leste e a do Mar do Sul, com quadros oriundos das forças terrestres. Os anos 60, sob influências da Guerra Fria, contemplaram fortes investimentos na construção naval própria, inicialmente com projetos soviéticos e, mais tarde, com desenhos próprios. Nos anos 70 e 80, chegou-se a ter cerca de 20% do orçamento de defesa alocados às forças navais, que tiveram grande crescimento (o número de submarinos, por exemplo, triplicou para cerca de cem, e o número de unidades de vários portes armadas com mísseis quintuplicou para cerca de 200). Na mesma época tiveram início os desenvolvimentos e a construção de submarinos nucleares, alguns equipados com mísseis balísticos. Em 1988, a Marinha teve seu primeiro oficial naval como chefe e passou a atribuir alta prioridade à atualização tecnológica e à melhoria da qualidade dos meios, dando continuidade a programas de desenvolvimento de mísseis balísticos lançados de submarinos, mísseis antinavio e mísseis antiaéreos.

Hoje, a PLAN conta com cinco ramos organizacionais (forças submarinas, forças de superfície, aviação naval, defesa costeira e corpo de fuzileiros navais) e tem dez academias e escolas subordinadas, bem como vários institutos de pesquisa e organizações de suporte técnico e logístico. Essa rápida evolução chega aos anos recentes mostrando a importância que o Poder Naval alcançou na estratégia militar chinesa, configurando uma *Blue Water Navy* capaz de atuar em conflitos contra os EUA e/ou o ressurgente Japão no Mar da China, caso o cenário em exame se deteriore a esse ponto.

Como assinala William Terry, diretor do centro de análise naval do Office of Naval Inteligence (ONI), no estudo *China's Navy-*

2007, ao longo da última década a PLAN desencadeou importante programa de modernização, no qual a obtenção de meios e de tecnologias se deu internamente e no exterior. A título de exemplo, foram adquiridos dos russos destróieres classe *Sovremenny* (equipados com o míssil antinavio SS-N-22) e submarinos classe *Kilo* (dotados de mísseis anti-superfície de cruzeiro), bem como foram domesticamente produzidos sofisticados destróieres classe *Lanhou* e submarinos classe *Yuan*. No entender de William Terry, os líderes chineses vêm atribuindo grande importância ao emprego do Poder Naval em apoio aos objetivos nacionais, e neles se inclui a preservação segura dos rumos do crescimento chinês, cujos olhos estão agora voltados para o oceano e dele não podem prescindir. Para tanto, estão planejadas forças navais capazes de operar no Pacífico Sul, até a Austrália e as Ilhas Aleutas, e no Oceano Índico, até o Estreito de Málaca. Os analistas especializados identificam ambiciosos planos para as forças navais futuras da China, que deverá desativar até 2025 navios considerados obsoletos (projetados nos anos 60) e poderá contar com novos e modernos meios, dotados de mísseis antiaéreos de longo alcance e mísseis antinavio; submarinos nucleares de ataque e de mísseis balísticos; submarinos convencionais de ataque bastante avançados; submarinos convencionais de patrulha costeira; navios anfíbios capazes de transportar tropas a longas distâncias; fragatas e destróieres multiemprego; unidades costeiras rápidas armadas com mísseis; e navios de desembarque diversos, dentre outros. Consta que mais de uma dúzia de novas classes de navios vem sendo construída nos últimos cinco anos, levando ao comissionamento de mais de 60 novos meios flutuantes. Os mesmos analistas, porém, apontam para fraquezas tecnológicas da PLAN na guerra anti-submarino e na guerra eletrônica, em razão da ênfase que até agora tem sido dada aos sensores e armas de emprego anti-superfície e antiaéreo. E apontam também para a modéstia dos sistemas de comando e controle, mas não descartam os aprimoramentos dessas áreas nas décadas vindouras.

A missão da PLAN, segundo o ONI, é defender o país contra agressões vindas do mar, defender a soberania do Estado sobre suas águas territoriais e salvaguardar os direitos e interesses marítimos do Estado chinês. Missão esta bastante ampla, como se depreende, e que não se configura exclusivamente defensiva. Segundo análise do ONI, dentro de uma estratégia geral de *Active Defense* que norteia o PLA, a PLAN é responsável pela *Offshore Defense*, que oficialmente compreende operações defensivas e ofensivas em caso de ataque à China, não restritas em espaço ou tempo e concentradas nas fraquezas do inimigo. Essa mudança de estratégia em relação aos tempos em que a ameaça era soviética revela uma nova visão que, desde a segunda metade dos anos 80, se reorienta da restrita defesa das costas chinesas para operações marítimas mais amplas, em resposta ao atual cenário de segurança internacional em que se inserem os interesses chineses. E, nesse cenário, evidencia-se que a estratégia militar leva na devida conta a dependência de fontes de suprimento e de energia indispensáveis ao crescimento econômico, não mais priorizando o interior, mas sim a região marítima ao leste da China. Isso inclui, geograficamente, áreas marítimas que podem se estender além da linha formada pelas Kurilas, Japão, Marianas, Carolinas e Indonésia, abrangendo o Mar da China Oriental, o Mar Amarelo, o Mar da China Meridional, as linhas marítimas de comunicações do Leste Asiático e aprofundando-

se pelo Pacífico (de certo modo fazendo lembrar a estratégia naval japonesa da Segunda Guerra Mundial).

As principais forças de superfície da PLAN incluem 11 destróieres e 16 fragatas razoavelmente atuais. Três novas fragatas devem ser incorporadas até 2008, perfazendo 30 navios de bom poder combatente. Um navio-aeródromo da classe russa *Kusnetzov* foi cedido pela Ucrânia, podendo se tornar operacional após *refit*. Há ainda 48 destróieres e fragatas mais antigos, que estão sendo progressivamente desativados, mas segundo o documento *China's Navy 2007* do ONI, já referido, os meios ainda em atividade somam 25 destróieres e 45 fragatas. No emprego anfíbio, a PLAN opera cerca de 50 navios de desembarque de grande ou médio porte, além de contar com quantidade ainda maior de unidades anfíbias menores. Um navio-doca de grande porte encontra-se em construção.

As forças submarinas contam com cinco submarinos nucleares de ataque, sendo um deles dotado de mísseis. Há informações de que um de nova geração está em testes de mar e que alguns das classes *Song* e *Yuan* estão em construção. Há também 12 navios da classe *Kilo*, adquiridos da Rússia. Naves antigas, das classes *Romeo* e *Ming*, estão previstas para desativação até 2020, quando número suficiente de novos meios estará operacional; mas, segundo o mesmo estudo acima citado, **há 55 submarinos em atividade, sendo cinco nucleares e 50 convencionais**. O auxílio soviético foi fundamental quando da criação da PLAN. As dissidências sino-soviéticas havidas a partir de 1959 afetaram seriamente os planos chineses de robustecimento de sua força submersível, mas, não obstante, a partir dos anos 70 esses planos prosseguiram com sucesso, sendo relevante observar que em 1982 a PLAN disparou seu primeiro míssil balístico lançado por submarino, emergindo para uma nova fase de modernização.

A aviação naval chinesa conta hoje com sete divisões aéreas, cujos meios estão distribuídos por 25 bases localizadas para prestar apoio aerotático adequado às três esquadras. As forças de defesa costeira da PLAN são compostas de unidades de mísseis antinavio e unidades de artilharia antiaérea, organizadas em regimentos e batalhões, cuja distribuição geográfica é também orientada de modo a operarem integrados aos comandos das três esquadras. As forças de fuzileiros navais são voltadas para os assaltos rápidos em operações anfíbias, sendo compostas por duas brigadas subordinadas ao Comando da Esquadra do Sul, cada uma comportando 3 regimentos de infantaria, 1 de artilharia e 1 de carros de combate anfíbios.

A herança da doutrina soviética ainda se faz notável. O comando das forças, em todos os níveis, sustenta uma divisão de responsabilidades entre os comandantes militares e o Partido Comunista da China (PCC). Desde o mais alto nível de comando até o nível de comando de pequenas unidades, excetuando os comandos de pelotão e inferiores, as decisões são discutidas entre o comandante militar e o oficial político, que costuma ser de mesmo posto. Na PLAN, por exemplo, segundo o ONI, de 1949 até 2006 sete chefes militares exerceram seu comando, sempre ladeados por comissários políticos do PCC, cujo número no mesmo período chegou a 11. Os comandos de forças e unidades navais não constituem exceção: todo comandante naval compartilha seu comando com um oficial político de posto equivalente. Na verdade, isso significa que o Partido exerce total vigilância e controle sobre os militares, em todos os níveis relevantes da cadeia de comando (prática que não se coa-

duna bem com a doutrina militar, quando estão envolvidas decisões táticas no teatro de operações).

A China, se efetivamente ambicionar poderio naval capaz de desafiar o americano – e o de seu aliado Japão – no Pacífico asiático, terá que empregar vultosos recursos no fortalecimento de suas forças, e parece ser factual que, entre as potências potencialmente opositoras dos Estados Unidos, é a única que vem desenvolvendo expressivos esforços nesse sentido, embora sob carências tecnológicas várias (o que não impede a PLAN de contar com mísseis antinavio em quantidade importante).

Esses esforços, aliás, não se propõem a confrontar globalmente o Poder Naval norte-americano, mas sim a tomar a dimensão suficiente para resguardar os interesses chineses no Mar da China, Mar Amarelo e Mar do Japão, defendendo (se necessário) Taiwan e as ilhas disputadas com o Japão, atuando na península coreana e se contrapondo ao bloqueio naval de vias marítimas cruciais, caso tentado pelos norte-americanos (com possível auxílio japonês, nas hipóteses de conflito aqui consideradas).

A Marinha de Taiwan

A pequena ilha de Taiwan, foco do potencialmente mais explosivo contencioso do teatro marítimo asiático, desenvolveu, com forte auxílio norte-americano, uma pequena força naval, cuja missão original é a defesa territorial da República da China (ROC, leia-se Taiwan e algumas ilhas adjacentes) e das linhas de comunicações marítimas de interesse, contra ataques e bloqueios advindos da República Popular da China. Essa missão inclui a patrulha do Estreito de Taiwan e de águas vizinhas e operações de contra-ataque e antiinvasão em caso de guerra.

De início, a Marinha de Taiwan era constituída pelas unidades que, no desenlace da Guerra Civil Chinesa, permaneceram fiéis ao governo nacionalista refugiado na ilha. Muitas unidades optaram pela lealdade à PRC, vindo a constituir o núcleo da PLAN. No presente, embora a maioria dos meios flutuantes tenha como origem os EUA, vários navios foram construídos localmente sob licença ou derivados de projetos domésticos. Nos anos 90, foram também adquiridas fragatas classe *Lafayette* da França e submarinos da Holanda. A modernização e a extensão da vida útil de navios e equipamentos, porém, mostram-se problemáticas em decorrência das pressões chinesas sobre fornecedores de armas, sensores e sobressalentes. Isso afeta particularmente a força de apenas quatro submarinos, obsoletos e apenas úteis para adestramento.

A força de superfície conta com 4 destróieres da classe *Kidd* americana, bem armados com mísseis; 8 da classe *Oliver Perry*; 8 da classe *Knox*; e 6 fragatas da classe francesa *Lafayette*. Há também 3 navios anfíbios e 14 unidades anfíbias menores de origem americana, além de 8 varredores de minas. Para as tarefas de patrulha, contabilizam-se 12 navios e 48 pequenas unidades tipo *fast patrol boat*, havendo planos para a construção de mais 30 de uma geração mais atual. Foi prevista a aquisição, em 2007, de 12 aeronaves Orion P-3C norte-americanas, o que proporcionará boa cobertura de patrulha nos estreitos.

Obviamente, essa pequena força, limitada em porte e em capacidade de atualização, é quase totalmente dependente do apoio do Poder Naval estadunidense estacionado na região, sendo sabido que a US Navy está praticamente todo o tempo presente na ilha, com alguma poderosa unidade de sua 7ª Esquadra rotineiramente atracada em porto taiwanês, o que é considerado dissuasório em relação a possíveis ataques chineses (que, se realizados e atin-

gindo um navio de guerra dos EUA, poderiam dar margem a sérias retaliações). Não se pode afirmar que o estacionamento da mais poderosa frota permanente dos EUA na área tenha como objetivo a defesa de Taiwan, mas sem dúvida esta é uma de suas tarefas, como se depreende de ocorrências passadas. Haja vista a crise de 1996, quando, diante da ameaça de reeleição de um líder taiwanês separatista, a China deu início a vários exercícios navais nas proximidades de Taiwan, inclusive com lançamentos de mísseis que sobrevoaram o espaço aéreo da ilha, a resposta norte-americana foi enviar para o Estreito de Taiwan dois grupos de batalha nucleados em navio-aeródromo, fazendo a China retroceder.

A renovação, em 2000, da aliança de defesa Japão/EUA também pode ser considerada como parte de uma estratégia de prevenção de ataques chineses à ilha, pois, como já mencionado, o Japão vê na tomada forçada de Taiwan pela China uma séria ameaça às rotas marítimas vitais para sua sobrevivência. Para grande irritação chinesa, essa aliança renovada considera a defesa estratégica de Taiwan e das águas próximas, e eventuais ações defensivas podem envolver também a Marinha nipônica, além da estadunidense.

A Marinha sul-coreana

Como já comentado acima, a Marinha da Coréia do Sul não parece estar sendo configurada apenas para sua defesa costeira e para um eventual enfrentamento com a norte-coreana. É fato que a ameaça da grande quantidade de submarinos norte-coreanos é preocupante, mas os sul-coreanos parecem olhar também, em anos recentes, para um cenário mais amplo no Pacífico asiático, levando em conta o ambiente geopolítico regional como um todo, os compromissos com os EUA e a remilitarização do Japão (que, dependendo do prisma de observação, pode ser vista como uma ameaça). Têm ocorrido incidentes com embarcações de patrulha e com pesqueiros norte-coreanos. Além disso, existem disputas com a Coréia do Norte sobre a delimitação da Zona Econômica Exclusiva (ZEE) dos dois países separados pela guerra e sobre reservas de gás no subsolo marinho, mas prepostos do governo sul-coreano vêm manifestando claramente que o programa de modernização, reaparelhamento e construção naval da Coréia do Sul, iniciado em 2001 e previsto para culminar em 2020, tem como meta a obtenção de uma força moderna e de alta mobilidade estratégica, capaz de proteger as linhas de comunicação marítimas do Leste Asiático. Trata-se de visão estratégica que enxerga bem mais longe do que as costas da península.

Exemplifica bem essa visão mais ampla o lançamento, em 2007, do primeiro de uma série de destróieres de 7.000 toneladas, construído no estaleiro da Hyundai Heavy Industries e equipado com o sistema Aegis (fornecido pela Lockheed Martin, dos EUA). A Marinha sul-coreana torna-se uma das poucas a possuir tal sofisticado sistema. A construção local de submarinos de 1.800 toneladas está em negociação com a Alemanha. Um anfíbio de 14.000 toneladas será incorporado em breve e várias aeronaves A/S também estão sendo adquiridas. Esses meios se somarão aos 18 submarinos (sendo 9 IKL-209), 6 destróieres, 9 fragatas, 28 corvetas, 5 navios rápidos de ataque e grande quantidade de lanchas-patrulha, varredores e anfíbios de menor porte, numa Marinha tripulada por cerca de 48 mil homens e mais 25 mil fuzileiros navais bem treinados. Parece claro que este expressivo Poder Naval não visa apenas às operações peninsulares costeiras, embora elas possam se tornar prioritárias em caso

de deterioração das relações com a Coréia do Norte ou com a China.

A Marinha norte-coreana

Ainda que com dados imprecisos, publicações especializadas mostram uma Marinha de porte modesto, mas com grande abundância de meios capazes de hostilizar e desgastar as forças e o tráfego marítimo de interesse da Coréia do Sul. A Korean People's Army Navy, formada por cerca de 40 a 60 mil homens, parece ter como missão esse tipo de desgaste e o apoio às operações do Exército, em caso de hostilidade com a Coréia do Sul.

Para esses fins conta com 43 *missile boats* (armados com mísseis Styx antinavio), cerca de 70 pequenos submarinos construídos localmente, 26 outros submarinos de porte médio (inclusive 4 da classe Whiskey, ex-soviéticos), 3 fragatas, 6 corvetas, cerca de 400 barcos de patrulha (103 dos quais são torpedeiros), 23 mineiros e 10 embarcações anfíbias.

O Mar Amarelo e o Mar do Japão devem ser seus principais teatros de operações, ao passo que a Marinha sul-coreana abre horizontes também para o Mar da China Oriental e outras regiões do Pacífico mais ao Sul.

Essa apreciação ligeira dos poderes navais da região revela uma densidade de meios navais bastante expressiva e em contínuo crescimento, em contraste com a redução que se verifica na Europa. Isso justifica a avaliação de analistas que consideram a Ásia (tanto no Extremo Oriente como no já convulsionado Oriente Médio) como um teatro cuja probabilidade de conflito bélico supera, neste início de século, a de qualquer outro cenário. Essa elevada probabilidade de belicismo – onde o teatro marítimo terá grande importância – tem a ver com as rivalidades sino-japonesas, com a questão de Taiwan, com a situação das Coréias, com as disputas por ilhas do Mar da China e com a presença militar estadunidense (não sendo desprezível a probabilidade dos poderios navais dos EUA e do Japão atuarem em conjunto no cenário asiático).

Comparando com a América do Sul, por exemplo, o teatro asiático mostra Marinhas de guerra muito mais poderosas e mais bem equipadas do que as sul-americanas, onde a probabilidade atual de contenciosos se desdobrarem em confrontação armada é geralmente avaliada como baixa. Essa avaliação, mal compreendida pelos governos locais – que talvez a julguem nula ou perene –, gera uma endêmica escassez de recursos para as Forças Armadas sul-americanas e dá causa à obsolescência de seus parcos meios combatentes. Exceção pode ser feita à Venezuela, que, sob o governo de Hugo Chávez, dá eloqüentes demonstrações de uma ambição de liderar o continente. Para tanto, vem se armando de forma preocupante, realizando volumosas compras de armas (principalmente da Rússia) com o produto de suas vendas de petróleo.

ALGUNS REFLEXOS DAS RIVALIDADES SINO-JAPONESAS NO CENÁRIO EXAMINADO

É previsível que a unidade geográfica entendida como Ásia agregará substancial combinação de produtos nacionais brutos, negócios internacionais, investimentos, reservas monetárias e vários outros atributos econômicos que terão alto peso na ordem mundial e na economia globalizada do século XXI. Para essa constatação, basta atentar para as taxas de crescimento das mais populosas nações do mundo, a China e a Índia, e seu imenso potencial de consumo, para a expressão econômica do Japão no contexto asiático e

mundial e para as tendências dos países asiáticos de formarem um poderoso bloco econômico, capaz de rivalizar com a hegemonia norte-americana do pós-Guerra Fria, nascida do colapso soviético. Mas a possibilidade desse vulto econômico ser efetivamente transformado em um bloco amalgamado gera questões a serem respondidas em tempo futuro: o atual nível de desenvolvimento experimentado por países asiáticos atuará em favor de uma Ásia integrada ou permanecerá como um conjunto de economias com muitos interesses em comum, porém competindo entre si e pulverizando um sonho maior? A China conseguirá sustentar seu vertiginoso crescimento? A região permanecerá estável para viabilizar essa grande integração econômica ou novas convulsões graves sacudirão a Ásia?

Muitos fatores influenciam as respostas, dentre eles a progressão da integração funcional em curso entre economias nacionais heterogêneas, as dificuldades para a construção de uma comunidade econômica asiática integrada mais ampla, as rivalidades remanescentes entre potências locais e externas, as particularidades culturais, os nacionalismos exacerbados. Nesse leque de problemas, as rivalidades entre China e Japão, capazes de causar forte impacto na estabilidade asiática, desempenham um dos principais papéis.

A integração funcional apresenta-se promissora, com negócios crescentes no âmbito da Asean e de seu desdobramento Asean+3, que agrega aos dez membros do grupo do Sudeste Asiático as fortes economias da China, do Japão e da Coréia do Sul. Quanto à criação de uma comunidade asiática mais ampla, a liderança do processo está sendo conduzida pela Asean, e isso parece contar com a simpatia das maiores potências econômicas da região (China, Japão e Índia), o que não é fato novo, pois apresenta similaridade com os momentos iniciais de formação da Comunidade Européia, quando as divergências entre França e Alemanha levavam os países do Benelux (Bélgica, Países Baixos e Luxemburgo) a tentar liderar o processo de acomodação rumo a acordos de integração. No caso asiático, a Asean tenta acomodar as dificuldades existentes entre China e Japão, também procurando tirar partido racional das rivalidades existentes para conduzir os interesses do grupo, de vez que o relacionamento sino-japonês tem sido aquecido economicamente, mas é frio politicamente (*hot economics, cold politics*, segundo alguns analistas). Controlar as provocações mútuas é fundamental para que a integração funcional evolua para a construção de uma comunidade asiática integrada e de uma poderosa área de livre comércio, cuja existência fica comprometida caso a região seja desestabilizada.

A evolução para uma *East Asian Community*, se prosperar, terá em seu âmago as duas principais potências rivais do Leste Asiático. Essa possível extensão, para cuja discussão foram também chamadas a participar a Índia, a Austrália e a Nova Zelândia, trazendo-lhe uma dimensão Sul e Oeste, pode contribuir – segundo a visão mais idealista – para atenuar e diluir os efeitos das rivalidades sino-japonesas na região. Mas não é esta a visão da escola mais realista, que vê grandes dificuldades nessa atenuação.

O fato é que, nesse e noutros pontos da questão da integração asiática, a crescente competição política entre China e Japão contrasta com a mutuamente benéfica parceria econômica que vem se desenvolvendo entre ambos na última década. Sob muitos aspectos, as relações políticas entre as duas potências têm se degradado e não vêm sendo positivas, ainda que a importância dos benefícios da cooperação eco-

nômica possa servir como fator preventivo de uma deterioração maior. Essa deterioração, todavia, não será evitável caso fatos externos (passíveis de serem provocados, por exemplo, pelos governos de Taiwan, da Coréia do Norte ou por hostilidades americanas ao crescimento chinês) venham a perturbar o processo. Nesse caso, defendem os mais realistas que uma intensificação das rivalidades, ou sua degeneração em conflito, colocarão em sério risco a integração econômica da Ásia, pois tanto estados do Sudeste como do Nordeste asiáticos ver-se-ão forçados a escolher um lado (China ou Japão).

Repassar alguns aspectos das rivalidades existentes e as razões de sua permanência no tempo ajuda a compreender as influências no processo da integração asiática (e os riscos existentes).

Em 2004, o governo japonês, ao consolidar o Japan's National Defence Program Outline (NDPO), identificou (por motivos já comentados neste trabalho) a China e a Coréia do Norte como ameaças à segurança nacional. Na visão da China, isso retrata o resfriamento das relações sino-japonesas ao longo de anos recentes. No que tange ao Japão, isso parece fazer parte de reorientação de sua política externa para se rearmar, perseguir um *status* mais independente dos EUA na região e confrontar a ascendência da potência rival.

O poderio chinês crescente sem dúvida afeta os interesses e as pretensões japonesas como ator regional e global, pois China e Japão perseguem fundamentalmente os mesmos objetivos: crescimento econômico sustentado, reconhecimento como potência regional maior e alargamento de áreas de influência. Acresce que esse aumento de poderio tem lugar em época em que aumenta a influência chinesa na Ásia e proliferam as firmes manifestações chinesas sobre Taiwan e o Mar da China, coincidindo com um período de declínio do desempenho econômico japonês e de dificuldades de sua política interna, o que é agravado pela sua limitação militar.

Um relacionamento cooperativo e estável favoreceria ao Japão alcançar seus objetivos com maior autonomia em relação aos EUA, mas parece improvável que isto ocorra a curto e médio prazo, pois japoneses e chineses teriam que mudar substancialmente suas posturas em face da questão da soberania de Taiwan, dos ressentimentos históricos, das disputas territoriais (ilhas e Zona Econômica Exclusiva no Mar da China), do acesso às fontes de energia e de outros pontos sensíveis. Do lado nipônico, a dificuldade é aumentada pela ligação da política externa aos interesses norte-americanos – o que aumenta as desconfianças chinesas – e pela lentidão com que, internamente, as instituições, os políticos e a intrincada burocracia japonesa tratam o assunto das reformas políticas e legais necessárias.

Aparentemente, apesar da convergência dos interesses econômicos – que tendem a limitar (mas não eliminam) os efeitos das rivalidades nos próximos anos –, pouco se vê de prático no sentido de concessões mútuas que contribuam para distender as relações agastadas, e muitos são os questionamentos sobre a durabilidade e os resultados das relações convergente-divergentes (*hot/cold*). A visão da escola idealista poderia levar a crer que as fortes interdependências econômicas neutralizariam a dinâmica das rivalidades, mas acontecimentos recentes mostram que isso não é garantia firme de moderação, diante do acirramento de sentimentos antagônicos que prejudicam o diálogo construtivo.

Muitos japoneses vêem o desenvolvimento chinês e seu fortalecimento militar como ameaças, como já dito, e isso nutre o nacionalismo japonês e os desejos nipônicos de revisão da "constituição paci-

fista". Muitos chineses, por sua vez, vêem um Japão militarmente ressurgente como uma ameaça, o que revigora o nacionalismo e a rejeição anti-Japão na China. Contrariando expectativas, a crescente interdependência econômica entre China e Japão não conseguiu superar a permanência das rivalidades, havendo visível piora nas relações entre ambos desde sua normalização nos anos 1970, principalmente em razão dos sentimentos nacionalistas e das questões relacionadas com a segurança.

No lado chinês, o nacionalismo vem se revelando pelo aumento dos sentimentos de rejeição aos nipônicos no continente. As questões das visitas de líderes japoneses para reverenciar os mortos de guerra no Templo Yasukini e dos livros japoneses de história, já antes mencionadas, representam para os chineses uma evidência de que o Japão, por mais desculpas que possa apresentar sobre seu passado agressivo, de fato dele não se arrepende. E o fato de as manifestações antijaponesas virem prosperando no meio dos chineses mais jovens mostra que aqueles sentimentos hostis continuam vivos no país, não apenas entre os mais idosos.

Para os japoneses, esses protestos – não reprimidos pelo governo chinês – representam a ingratidão chinesa por sua ajuda econômica e nada mais são do que a exploração de questões históricas passadas (*history cards*) para fins políticos que interessam à China. De ambos os lados, principalmente no Japão, excitam-se os orgulhos nacionais, sendo que na China isso tem também a utilidade de trazer um novo incentivo à juventude, em substituição ao idealismo maoísta. O sentimento antijaponês, acrescente-se, não é exclusivo na China, e isso se reflete na oposição da China e das duas Coréias à ambição japonesa de conquistar uma cadeira no Conselho de Segurança da ONU. Sem uma marcante mudança japonesa nas suas posturas em relação ao seu passado histórico imperialista e expansionista – o que parece ser difícil –, a China decerto usará seu poder de veto para impedir o Japão de lograr sucesso na empreitada (cabendo registrar que, recentemente, 25 milhões de chineses assinaram manifesto contra a pretensão japonesa).

As visões relacionadas com a segurança caminham ao lado dos problemas derivados desse nacionalismo exacerbado. Ambos os países vêem os planos de fortalecimento militar um do outro como ameaçadores. O poderio bélico chinês é um fato, e o possível rearmamento japonês alimenta os planos estratégicos da liderança chinesa, atenta a esta possibilidade considerada ameaçadora.

A China, além disso, não aceita bem a significativa presença militar americana na Ásia, nem a fortalecida aliança nipo-americana de defesa, ambas podendo interferir, ou afetar, os planos chineses de retornar Taiwan (preferencialmente por meios pacíficos, mas sem afastar a opção militar) ao controle total do governo sediado em Pequim. Nunca é demais enfatizar que, apesar da atitude predominantemente pacífica da China perante a questão de Taiwan, os chineses não deixam dúvidas sobre a possibilidade de um conflito armado, especialmente se Japão e Estados Unidos (que continuam a apoiar Taiwan e a ajudar no seu programa militar de defesa, embora nunca encorajando os líderes locais a tomar medidas provocativas de reação extremada chinesa) interferirem na questão, que a China considera interna. Sobre esse ponto, nota-se que, embora muitos países asiáticos vejam a presença americana como fiadora da segurança regional, esse pensamento não é unânime, e dele divergem a China e outros mais alinhados com o governo chinês.

O programa nuclear norte-coreano merece considerações adicionais. Em recente artigo publicado na *Revista do Clube Na-*

val, o Almirante Fernando Diégues coloca com precisão que a posse e o controle das armas nucleares afetam profundamente as relações de poder entre as nações e que o Tratado de Não-Proliferação (TNP), vigente desde 1970, cristalizou uma assimetria de poder entre os que têm essas armas e os que não as têm. Ressalta o articulista que o combate à proliferação dá origem a focos de tensão e conflito recorrentes, exemplificando com a justificativa americana para a invasão do Iraque, sob a suspeita (depois não confirmada) de estar desenvolvendo artefatos atômicos. No caso norte-coreano, trata-se de fato consumado e não de suspeita: as experiências de outubro de 2006 golpearam os esforços de não-proliferação. As tentativas de sanções militares pelos EUA não lograram sucesso no Conselho de Segurança da ONU, que se limitou, inclusive com influência russa e chinesa, a embargar armas e impor sanções financeiras. A Coréia do Norte condiciona o prosseguimento das conversações sobre a desativação de seus reatores à suspensão desses embargos e sanções, e vem sistematicamente descumprindo os compromissos que já assumira no passado sobre a questão. Mais grave ainda, aponta Diégues, é a situação de mesma espécie no Irã, que rejeitou resoluções da ONU cerceadoras de seu programa nuclear. Alegando ter seus interesses ameaçados pelos programas de mísseis (vetores de artefatos nucleares) da Coréia do Norte e do Irã, os EUA decidiram desenvolver um sistema "escudo antimíssil" no Leste da Europa, sediando-o na Polônia e na República Checa, o que levou o governo russo a protestar com veemência e ameaçar retirar a Rússia do Tratado sobre Forças Nucleares Intermediárias. As posturas americanas – que, antes disso, já incluíam o desenvolvimento de um sistema antimíssil com o Japão, alegadamente para sua defesa contra mísseis coreanos – encontram agora dupla oposição: a da Rússia, que não deseja tal sistema nas proximidades de suas fronteiras e nas das ex-repúblicas soviéticas; e a da China, que vê no programa nipo-americano uma ameaça desbalanceadora de poderes na região. Muitos analistas se pronunciaram recentemente na mídia internacional sobre o tema, questionando se estaria germinando, em decorrência, uma nova "guerra fria" (ou uma "paz quente", no dizer de alguns...).

Diante disso, e apesar da convergência de posições contra o programa norte-coreano no âmbito do Grupo dos Seis, a questão apresenta complicadores não triviais e, se não for neutralizada, o Japão, um dos ameaçados pela Coréia do Norte, poderá se ver tentado a também desenvolver armamento atômico, o que decerto contará com severa reação chinesa. Como as nações mais poderosas não dão sinal de vir a abrir mão de seus arsenais nucleares, torna-se cada vez mais difícil conter os programas de outras nações mais fracas, desejosas de se afirmarem em seus cenários com a posse dessa armas. Assim, a Ásia, que já hospeda Rússia, China, Índia, Paquistão (e talvez Israel) como potências nucleares, poderá, numa visão pessimista (todavia realista), vir a testemunhar o crescimento desse clube com a presença do Irã, da Coréia do Norte e, num futuro mais distante, do Japão, atestando a falência dos esforços de não-proliferação de armas atômicas. Poderá a Ásia também, e ainda sob um prisma pessimista, vir a ser palco de intervenção militar americana para neutralizar definitivamente o que Bush denomina o "Eixo do Mal", o que significa, em adição à intervenção no Iraque de Saddam Hussein, intervir no Irã e/ou na Coréia do Norte para destruir suas instalações nucleares, com conseqüências imprevisíveis para a estabilidade asiática e do planeta.

Voltando à aliança de defesa EUA/Japão, ela tem permanecido no núcleo da questão da segurança da Ásia desde seu surgimento. Os chineses costumam alegar que a única razão para tal aliança persistir no pós-Guerra Fria (e até ser reforçada, como recentemente foi) é a necessidade nipo-americana de conter o avanço chinês rumo à liderança regional e de prevenir um eventual uso da força por parte da China na questão de Taiwan. Para o Japão, a aliança é o pilar mais forte de seu relacionamento político e de segurança com os Estados Unidos, mas ao mesmo tempo atua como um obstáculo ao seu reconhecimento como potência regionalmente mais independente e com maior personalidade global. Desse inconveniente ganham reforços as aspirações japonesas de tornar-se um *normal state* mediante a modificação do artigo 9 da Constituição, que limita suas Forças Armadas e torna o Japão mais escravo da aliança defensiva (revisão esta impensável nos tempos da Guerra Fria). Ainda assim, e apesar da ameaça aos interesses chineses representada pela aliança (particularmente na questão da segurança de Taiwan), é improvável que a China alcance sucesso em afastar totalmente a presença norte-americana na região. Na visão de vários países, ela é essencial para a preservação da estabilidade regional (e também para impedir que o Japão cresça demais militarmente, tornando-se ameaçador a essa estabilidade, pois na ausência do poder americano o Japão, em meio a vizinhos com poder nuclear – China, Índia, Coréia do Norte, Paquistão – pode vir a desenvolver armas nucleares). Aos EUA, diante de seus interesses na região, cabe o papel de preservar a aliança de modo tal que, sem dar motivos para que a China e seus vizinhos sintam-se ameaçados por uma ressurgência militar japonesa, também não estimule no Japão a impressão de que terá o respaldo americano para aventuras. Existe, portanto, o reconhecimento da importância das relações estáveis entre esses três grandes atores para a almejada estabilidade regional, bem como do papel da aliança nipo-americana na prevenção de agravamentos de tensões entre China e Japão, pois um conflito entre ambos também não interessa aos Estados Unidos.

Para China e Japão, um grande desafio estratégico, fonte de sérias tensões políticas, reside no acesso a suprimentos confiáveis de petróleo e gás natural, que torna ambas as economias bastante dependentes de fontes externas. O Japão, por exemplo, procura cultivar bom relacionamento com o Irã, apesar das divergências deste com os EUA, e tanto Japão como China têm sabidos interesses nas enormes reservas russas de petróleo, sendo que a Rússia preferenciou a necessidade japonesa ao optar pela construção de longa via de dutos (financiada pelo Japão) para fazer seu óleo chegar à costa do Pacífico, facilitando sua obtenção pelos japoneses (através de rota marítima mais curta e menos vulnerável) e pelos sul-coreanos, contrariando as expectativas chinesas. Isso fez a China voltar os olhos para outras alternativas, como o Kasaquistão, o Turcomenistão, o Myanmar e o Sudão, além de também cultivar boas relações com o Irã (tomando alguns riscos ao relacionar-se com Estados párias), mas, sem dúvida, a dependência estratégica japonesa fica mais bem equacionada com o acesso próximo à linha siberiana de dutos e às reservas das Ilhas Sakalinas (apesar das conhecidas divergências entre Japão e Rússia sobre a posse de algumas ilhas no arquipélago das Kurilas, contencioso não resolvido em que o Japão mostra-se inflexível, mas que ambos vêm mantendo desaquecido). Não é do agrado da China a aproximação russo-japonesa, pois no pós-Guerra Fria alguns analistas vêem prosperar

a impressão, na Rússia, de que o crescimento econômico e militar chinês é ameaçador aos seus interesses. Em degenerando para o conflito armado as relações sino-japonesas, não é de se afastar a possibilidade de a China, para prejudicar o abastecimento japonês, vir a eleger como alvos os oleodutos russos, o que representaria fatalmente a ampliação do conflito.

O sucesso japonês em assegurar fontes próximas (e, portanto, menos vulneráveis) de energia contribuiu para tensionar ainda mais as relações sino-japonesas e não amenizou as discussões com a China sobre a demarcação de Zona Econômica Exclusiva e sobre a posse das ilhas Senkaku/Diaoyu no Mar da China. As águas ao redor dessas ilhas estão no centro das discussões, juntamente com as reservas de óleo e gás nelas existentes; e a China é acusada de provocação pelos japoneses, não só por ter iniciado explorações na área, como ainda pela invasão de águas japonesas por um submarino chinês, em época recente (2004).

Como se pode depreender dessa tentativa de sintetizar o panorama asiático atual, não são poucas as razões para supor que a estabilidade regional e, portanto, as probabilidades de sucesso da integração econômica do Leste Asiático estão substancialmente dependentes dos possíveis desdobramentos das rivalidades sino-japonesas, dos passos que as duas potências regionais rivais darão no terreno do aprestamento bélico e das posturas dos grandes atores globais que têm interesses no cenário.

CONCLUSÕES

Uma das primeiras conclusões que se pode tirar da análise do cenário asiático no pós-Guerra Fria é que, embora o mundo ocidental costumeiramente acompanhe mais de perto as evoluções dos problemas do Oriente Médio (centrados nas questões árabe-israelenses e nas disputadas jazidas petrolíferas da região), o Extremo Oriente merece não menor atenção, e que, neste último, o fulcro das principais dissensões guarda forte relação com as questões sino-japonesas. Outrossim, evidencia-se que este cenário do Leste Asiático é o que contempla maiores possibilidades de enfrentamentos navais, tendo como palco o Oceano Pacífico em sua região oriental e tornando-o atraente para os estudiosos da aplicação do Poder Naval como instrumento na resolução de contenciosos entre as nações.

Observa-se que o cenário estratégico conhecido como Ásia-Pacífico concentra enorme quantidade de transações econômicas e tende a gerar na Ásia um pólo rival da hegemonia ocidental, e que o Oceano Pacífico é a grande via dessas trocas econômicas, integrando na sua orla (a *Pacific Rim*) economias as mais expressivas do mundo globalizado, todas atentas ao que possa acontecer na região fulcral aqui analisada. Uma olhada no mapa mostra que, em adição a economias menos pujantes (sul e centro-americanas), a orla do grande oceano hospeda as costas dos EUA, México, Canadá, Rússia, China, Japão, Coréias, Sudeste Asiático, Filipinas, Malásia, Indonésia, Austrália e Nova Zelândia e contempla as passagens marítimas para o Índico e para o Atlântico. Não é sem motivo que essa orla oceânica desperta o interesse econômico de tantos países, gerando cooperações mercadológicas como a representada pela Apec e integrando interesses ocidentais e orientais.

Verifica-se também que, naquele cenário geopolítico, os principais atores regionais orientais são a China, o Japão e a Rússia, que a China tende a ser o núcleo polarizador de uma grande comunidade econômica integrada, frustrando ambições

japonesas passadas, e que o maior ator extra-regional é representado pelos Estados Unidos, cada um exercitando seus poderes da forma mais assertiva possível, em busca da maximização de suas influências regionais e globais.

A China, potência militar nuclear, surge como potência econômica que, transitando para uma realidade capitalista menos polarizada pelo viés ideológico, encontra-se em acelerado processo de crescimento econômico e alcança a dianteira na disputa pela liderança do continente asiático, podendo lograr êxito – desde que consiga sustentar as bases desse vertiginoso desenvolvimento – e vir a se configurar como a grande opositora da hegemonia norte-americana no mundo. Em se sustentando esse crescimento, não seria fantasioso antever que a China estenda sua área de influência para o sul e para o oeste, atraindo membros da Asean e da Apec, assumindo dessa forma o comando da força econômica asiática. Para tanto, acena com a preferência pelo caminho pacífico, mas não deixa de continuar a se armar e de evidenciar que, falhando a diplomacia, poderá lançar mão das armas para defender seus interesses, dentre os quais avultam a necessidade socioeconômica de reduzir as enormes carências que afetam centenas de milhões de chineses e a necessidade geopolítica de fazer valer o conceito de unificação territorial do país.

O Japão, que no pós-Segunda Guerra Mundial chegou a despontar como maior candidato à liderança da Ásia, repensa suas atuais limitações e percorre caminhos que levem a superá-las, não só em termos de vencer a estagnação econômica que perdura há duas décadas, como também perseguindo a repotencialização de seu Poder Militar e a transformação do país em um *normal state*, reduzindo suas dependências do poderio americano e revelando maior expressividade internacional, consentaneamente com sua posição de segunda potência econômica do mundo. Esses objetivos japoneses preocupam o continente asiático, especialmente a China, e trazem a alguns países da região receios de que, novamente robustecido militarmente aquele país, as correntes nacionalistas japonesas possam voltar a alimentar sonhos de dominação, pois a dependência nipônica de insumos estratégicos externos é enorme.

A Rússia, ainda em processo de recuperação do fracasso socialista soviético, mantém seu ameaçador poderio nuclear enquanto prioriza a reconstrução econômica, mas em nenhum momento abre mão de continuar a ser um ator global de grande expressão e de, como tal, participar das grandes decisões que possam afetar a Ásia e o mundo globalizado em geral. Ainda que temporariamente fragilizada, é uma das potências emergentes da nova ordem mundial e não hesita em se manifestar com forte personalidade quando afetados seus interesses maiores (como acaba de acontecer na questão do "escudo antimíssil" pretendido pelos EUA no leste europeu, iniciativa que contou com vigorosa oposição do governo de Vladimir Putin).

Os Estados Unidos, grandes vencedores da Segunda Guerra Mundial e da Guerra Fria, mantêm a disposição de preservar sua posição hegemônica e, para tanto, exercem na Ásia seu poder nacional na plenitude de suas tradicionais manifestações – a política, a econômica e a militar. Desde o pós-Segunda Guerra, o engajamento americano na região tinha como um dos objetivos principais a contenção da expansão do comunismo na Ásia e no mundo. Embora tenha havido a reaproximação comercial com a China comunista e tenha se extinguido a ameaça soviética, a presença americana na Ásia é marcada por suas estreitas relações com o Japão e pelos compro-

missos estadunidenses com a Coréia do Sul, o que não é bem digerido pela China, em face de suas rivalidades com o Japão e seus compromissos com a Coréia do Norte. Não obstante, um desengajamento americano na Ásia não parece visível, mesmo porque a ausência do poderio estadunidense seria prejudicial ao equilíbrio e à estabilidade regionais.

É nesse complexo cenário que se desenvolve um processo de integração macroeconômica que, capitaneado de início pelas nações do Sudeste Asiático (congregadas na Asean), pode ter seu centro de gravidade deslocado para a China, como foi acima aventado. Esta, vindo a exercer influências predominantes no processo, pode lograr sucesso em construir as bases de uma grande comunidade asiática integrada, a qual competirá com a hegemonia americana e ocidental no processo mais amplo de globalização da economia planetária. Pode residir nesse processo, cuja concretização depende não só da sustentabilidade do desenvolvimento chinês com também da estabilidade regional, a consolidação da maior capacidade opositora daquela hegemonia, contrariando simultaneamente os interesses americanos e japoneses (e, em certa medida, os interesses da Comunidade Européia).

Em meio a esse possível deslocamento de eixos de poder situam-se as rivalidades entre as duas maiores potências regionais da atualidade, a China e o Japão. As relações sino-japonesas são historicamente marcadas por tensões, as quais decorrem do expansionismo militarista japonês, que deixou memórias detestáveis e indeléveis nos países que no passado o Japão invadiu e dominou, e vêm sendo agravadas em época recente pelo acirramento de contenciosos não resolvidos entre aquelas potências: a questão de Taiwan, as disputas territoriais sobre ilhas do Mar da China (dotadas de importantes recursos energéticos naturais), a situação da península coreana (não só a do programa nuclear da Coréia do Norte, como ainda a da reunificação das Coréias) e as ligações defensivas entre Japão e Estados Unidos (que afetam a segurança das vias marítimas cruciais para toda a região).

Embora China e Japão venham desenvolvendo intenso relacionamento econômico, os discursos dos respectivos governos em prol da pacífica convivência não se mostram suficientes para ocultar a realidade: ambas as potências procuram maximizar seus poderes, ampliando suas áreas de influência na Ásia e, com isso, fermentam as dissidências, alimentadas também por um nacionalismo extremado de ambos os lados. Em outras palavras, a estratégia presente de cooperação econômica sino-japonesa não consegue ocultar o cultivo da estratégia de mais longo prazo de ambas as potências, a qual inclui estarem preparadas para uma possível confrontação futura, em face de interesses conflitantes e pouco conciliáveis no cenário asiático.

O cenário comporta uma China que permanece sob regime autoritário, não descura de aprimorar seu poderio bélico e persegue o pleno exercício de seu poder nacional na Ásia, podendo vir a suplantar a Alemanha no *ranking* econômico mundial e tornar-se a terceira maior economia do globo terrestre, ao mesmo tempo liderando todo o peso econômico asiático. Nesse desiderato, os chineses não abrem mão de pontos de honra como a existência de uma única China, territorialmente integrando Taiwan. O cenário contempla também um Japão empenhado em restabelecer sua personalidade própria, mediante maior representatividade internacional e o robustecimento vigoroso de seu peso militar, buscando a compatibilização de sua expressão estratégica internacional com a

de sua expressão como segunda potência econômica do mundo atual. Esses grandes objetivos nacionais da China e do Japão podem levar as duas potências a um choque, mormente quando considerada a potencialidade de degeneração das delicadas rivalidades, já discutidas, que as colocam em campos opostos. Se tornado realidade este confronto, ele terá presentes os interesses dos EUA e o gigantesco poderio militar norte-americano (que se manifesta na área principalmente por meio da supremacia naval no Pacífico).

O panorama geopolítico asiático, neste início de século, mostra-se pleno de possibilidades de conflito, a maioria deles com resultados e conseqüências que não podem ser trivialmente prospectados. A oeste são instáveis as condições no Oriente Médio, que podem afetar fontes de suprimento de petróleo de elevada importância estratégica para China e Japão, e são críticas as relações entre Índia e Paquistão, ambos dotados de armas atômicas. A nordeste, a postura belicista norte-coreana e os envolvimentos chineses e americanos em relação à península coreana apresentam-se preocupantes e podem também revelar posições conflitantes dessas duas potências e de suas alianças. Ao sul e a leste, percebe-se a marcante presença dos interesses ocidentais, centrados no poderio norte-americano e de seus aliados (aí incluído o Japão, para contrariedade chinesa). No sudeste, as economias mais frágeis lutam para conciliar os interesse internos e externos, procurando evitar desestabilizações que arruínem os esforços integracionistas que há décadas vêm sendo desenvolvidos. E, em face de um conflito entre as potências mais fortes, poderão vir aquelas nações a tomar posição pendente para um ou outro dos lados oponentes, o que agravaria o quadro e contribuiria para nova convulsão continental.

O panorama geopolítico asiático, neste início de século, mostra-se pleno de possibilidades de conflito, a maioria deles com resultados e conseqüências que não podem ser trivialmente prospectados

Segundo noticiário recente da mídia internacional, o Instituto Internacional para as Pesquisas sobre a Paz (Sipri), sediado em Estocolmo, divulgou, em junho de 2007, relatório dando conta de que os gastos militares globais aumentaram 37% ao longo da última década. Os investimentos americanos em armas lideram, compreendendo 46% dos gastos mundiais. Grã-Bretanha, França, China e Japão (ainda que limitado este último a só poder gastar em armamento 1% do PIB) aparecem logo a seguir na lista do Sipri, cada um respondendo por cerca de 4 a 5% dos gastos mundiais. Outro relatório, este emitido em abril do mesmo ano pelo Conselho de Relações Exteriores em Washington, informa que a China evoluiu de um orçamento militar de cerca de US$ 14 bilhões em 2000 para quase US$ 45 bilhões em 2007 (o que foi confirmado por porta-voz do Congresso Nacional do Povo em março de 2007) e que há tendência para alcançar cerca de US$ 185 bilhões em 2025. O mesmo estudo mostra que os vizinhos da China procuraram acompanhar esse crescimento. A Rússia, que na década de 90 relegou a segundo plano seu aprestamento militar, saltou de US$ 8 bilhões em 2001 para US$ 31 bilhões em 2006 e dá mostras de planejar investimentos de US$ 190 bilhões nas suas forças armadas

até 2015. O Japão prossegue no desenvolvimento de sofisticado sistema antimísseis com os EUA, alegadamente contra mísseis norte-coreanos, mas, segundo o mesmo relatório, de óbvia utilidade em caso de conflito com a China; além disso, são visíveis os passos japoneses no sentido de remover os óbices à reformulação de seu poderio militar. A Coréia do Sul dá seguimento a intenso programa de modernização de suas forças navais e terrestres, além de intensificar operações conjuntas com os EUA. Taiwan, segundo o relatório do Conselho, não conseguiu os recursos de US$ 18 bilhões para adquirir as armas que o governo norte-americano ofereceu à ilha em 2001. E, em decorrência (embora tenha investido bastante na compra de modernos aviões de combate e sistemas de mísseis dos EUA e França nos anos 90), continua a contar com os EUA na defesa contra uma eventual ação militar chinesa.

Em recente visita à aliada Austrália, o vice-presidente dos EUA manifestou preocupação com a forte militarização chinesa e com recente experiência feita pela China com um míssil que destruiu em órbita um satélite chinês desativado, o que mostra sua capacidade de emprego contra sistemas americanos baseados em satélites. Percebe-se que existe uma não anunciada corrida armamentista no planeta, grande parte da qual tem lugar na Ásia, puxada pela China, e que dela participam muitos dos atores considerados neste trabalho (sendo previsível o aumento da participação japonesa, tão logo liberado o Japão das peias legais impeditivas de seu robustecimento militar).

Por todo o exposto, o cenário asiático, em particular o Ásia-Pacífico, mostra-se propício a ser o palco de uma importante confrontação de poderes no século que se inicia, e a degeneração futura para a guerra apresenta considerável e preocupante probabilidade. Caso as hipóteses mais pessimistas se concretizem, o teatro de operações estará na região oriental setentrional do Oceano Pacífico e deverá revelar grande participação do Poder Naval, que poderá ser decisivo e uma vez mais mostrar-se como instrumento de alta importância na construção da história das sociedades do planeta.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<POLÍTICA> /; Geopolítica; Japão; China; Análise política;

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AZEVEDO, C. A. Lambert." A República Popular da China e a Sociedade Internacional". Rio, *Revista do Clube Naval*, nºs. 337 e 338, 1º e 2º trimestres 2006.

BERTONHA, João Fábio. "A Remilitarização do Japão e a Geopolítica do Extremo Oriente". *Revista Espaço Acadêmico*, Ano I, nº 02, julho 2001.

BULARD, Martine. "A China sacode a ordem mundial". *Le Monde Diplomatique*, agosto 2005.

CALDER, Kent. "China and Japan's Simmering Rivalry". *Foreign Affairs*, New York, mar/abr 2006, vol 85.

DIÉGUES, Fernando M. F. "Não-Proliferação x Desarmamento Nuclear: uma barganha frustrada". *Revista do Clube Naval*, ano 115, nº 341, 2007.

DREYER, J. Teufel. "Sino-Japanese relations and its implications for developing nations". *Asian Survey*, 2006, vol. 46, nº 4, pp 538-577.

_____ . National Institute for Defense Studies. *East Asian Strategic Review*, Tokio, June 2006. Disponível em: http://www.nids.co.jp/english/index.htm.

ESCOBAR, Pepe. *21, o Século da Ásia*. São Paulo, Ed. Iluminuras, 1997.

FOUISE, David. *Japan's FY 2005 National Defense Outline: new concepts, old compromises*. Asia-Pacific Center for Security Studies, vol. 4, nº 3, March 2005.

FRIEDMAN, Geroge. *The limitations and Necessity of Naval Power*. Strategic Forecast, apr. 2007. Disponível em: http://www.stratfor.com.

GODOY, Denise. "Puxada por China, corrida às armas acelera na Ásia". S.P., *Folha de São Paulo*, 12/04/2007.

GUIMARÃES, Lytton L. *A inserção político-diplomática do Japão no cenário internacional*. Brasília, Univ. de Brasília, Núcleo de Estudos Asiáticos, set. 2005.

GUYONNET, Emilie. "As novas ambições do Japão". *Le Monde Diplomatique*, abril 2006.

HALLIDAY, Fred. "A Guerra Fria e seu fim: conseqüências para a Teoria das Relações Internacionais". *Contexto Internacional*, Rio, PUC-RJ, vol. 16, nº 1, jan/jul 1994.

HUNTINGTON, Samuel. *The clash of civilizations and the remaking of world order*. Simon & Schuster, 1996.

____. IISS. *The Military Balance 2002/2003*. International Institute for Strategic Studies, disponível em http://www.militarypower.com.br/mundo.htm.

KENNEDY, Paul. *The Rise and Fall of the Great Powers*. First Vintage Book Edition, 1989.

KENNEDY, Paul. "The Rise and Fall of Navies". *International Herald Tribune*, April 5, 2007.

KONDO, Shigekatsu. *East Asia Strategic Review – 2006*. National Institute for Defense Studies, Tóquio, 2006; disponível em http://www.nids.po.jp/english/inxex.html.

LIM, Tai Wei. "ASEAN's Role and its Management of the Sino-Japanese Rivalry". *Stanford Journal of East Asian Affairs*, vol. 5, nº 1, Winter 2005, pp.133-145.

MARTINS, Dora. "Chinese Foreign Policy: Pragmatism and Strategic Behavior". Lisboa, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas. *Revista Portuguesa de Estudos Asiáticos*, nº 6, 2º Semestre 2004.

MAGNOLI, Demétrio (coord.) e outros. *História das Guerras*. São Paulo, Contexto, 2006.

MELLO, Camila M. A. *O impacto da relação estratégica sino-japonesa na integração do Sudeste Asiático: o caso da ASEAN*. Monografia apresentada no Curso de Relações Internacionais. PUC-RJ, Rio, 2007.

MORAIS, Isabela N. *O Regionalismo Asiático revisitado: impacto para a ASEAN da emergência da China pós-Deng*. Dissertação de Mestrado apresentada na USP. São Paulo, 2005.

NAMIHEI, Odaira. "O Desembarque em Tóquio". *Le Monde Diplomatique*, China, nov. 2005.

NOGUEIRA, C. Dantas. "Disputa entre China e Japão". BH, MG, *Conjuntura Internacional*, ano 2, nº 7, maio 2005.

ONISHI, Nomiritsu. "Abe's rise to force new look at postwar". *Herald Tribune International*, Asia-Pacific, 20 set. 2006.

_____ . Office of Naval Intelligence/National Maritime Intelligence Center, USA. *China's Navy 2007*. Disponível em: http://www.nmic.navy.mil.

_____ . Policy Memo, *New Power Dynamics in Southeast Asia*. Stanley Foundation, Iowa, USA, Nov. 9, 2006.

Qiu, Jin. "The Politics of History and Historical Memory in China-Japan Relations". USA, *Journal of Chinese Political Science*, vol. 11, nº 1, 2006.

_____ . Relatório, 29/10/2005. *Aliança EUA-Japão: transformação e realinhamento para o futuro*. Disponível em: http://www.jda.go.jp/j/news/youjin/2005/10/1029_2plus2/20_e.htm.

ROSE, Caroline. *Sino-Japanese relations: facing the past, looking to the future?* London, Routledge, 2004. Disponível em: http://www.wreac.org/people/rose.html.

ROY, Denny. *Stirring Samurai, Disapproving Dragon: Japan's growing security activity and Sino-Japanese relations*. Asia-Pacific Center for Security, 2004. Disponível em: http://www.apcss.org/Publications/Occasional%20Papers/OPStirringSamuraiRoy.pdf.

SCALAPINO, Robert A. "A Orla do Pacífico:Cooperação e Integração". *Contexto Internacional*, Rio, PUC-RJ, vol. 17, nº 2, jul/dez 2005.

_____ . Sinodefence.com. Chinese Defence Today. *Chinese Naval Vessels*. Disponível em http://www.sinodefence.com/navy/default.asp.

SOERENSEN, Camila. Strategic Triangularity in Northeast Asia: the Sino-Japanese security relationship and U.S. Policy. Asian Perspective, vol. 30, nº 3, 2006, pp. 98-128. Disponível em: http://www.asianperspective.org/articles/vol30n3-e.pdf.

_____ . Strategic Forecast Inc. *China and Japan: disputing resources under the sea*. Stratfor, maio 2006. Disponível em: http://www.stratfor.com.

SUTTER, Robert. *China and Japan: trouble ahead?* The Washington Quarterly, 24:4, pp. 37-49, Autumn 2002. Disponível em: http://www.twq.com/02autumn/sutter.pdf.

TOW, William T. *Asia-Pacific Strategic Relations: seeking converging security*. Cambridge, 2001.

UEHARA, Alexandre R. *A Política Externa do Japão no final do século XX: o que faltou?* São Paulo, Annablume Editora, 2003.

YANG, Jin. *Sino-Japanese Relations: implications for Southeast Ásia*. Contemporary Southeast Asia, August 2003. Disponível em: http://www.findarticles.com/p/articles/mi_go1898?is_200308.

_____. Wikipedia, the free encyclopedia. *People's Liberation Army Navy*. Disponível em: http://en.wikipedia.org/wiki/People's_Liberation_Army_Navy.

_____ . Wikipedia, the free encyclopedia. *Political Status of Taiwan*. Disponível em: http://en.wikipedia.org/wiki/Political_Status_of_Taiwan.

_____ . Wikipedia, the free encyclopedia. *Republic Of China Navy*. Disponível em: http://en.wikipedia.org/wiki/Republic_of_China_Navy.

_____ . Wikipedia, the free encyclopedia. *Japan Maritime Self-Defense Force*. Disponível em: http://en.wikipedia.org/wiki/Japan_Maritime_Self_Defense_Force.

_____ . Wikipedia, the free encyclopedia. *Imperial Japanese Navy*. Disponível em: http://en.wikipedia.org/wiki/Imperial_Japanese_Navy.

_____ . Global Security. *South Korea Navy*. Disponível em http://www.globalsecurity.org/military/world/rok/ships.htm.

_____ . Global Security. *Navy – North Korea*. Disponível em http://www.globalsecurity.org/military/world/dprk/navy.htm.

TEATRO NO MUSEU

VIDA A BORDO

Numa viagem no tempo a bordo de uma nau do século XVI, os alunos de escolas que visitam o Museu Naval podem conhecer um pouco sobre os interesses que levaram os portugueses a navegarem além-mar.

Lindomar (ator Thiago Macedo), capitão nomeado pelo rei, e seu experiente amigo Aires Marinho (ator Luciano Moreira) organizam uma expedição de Portugal rumo ao Rio de Janeiro. Ao som de canções lúdicas, a criançada participa ativamente dessa "viagem" que mostra os instrumentos de bordo então usados, as fainas, a alimentação e diversas situações vividas nessa travessia do Oceano Atlântico.

Vida a bordo, com texto e direção de Dulce Bressane, figurinos de João Gomes e produção de Sulamita Carvalho, é ideal para crianças de 6 a 10 anos.

Agendamento para grupos: 2104-5506 Ramal 208 (Aline) ou 2104-6721 (Comandante Menegassi).

CRUZADOR *BAHIA*: POR QUE TANTAS PERDAS?

SÉRGIO MEROLS **JUNGER**
Capitão-de-Fragata (FN-RM1)

SUMÁRIO

O naufrágio
O abandono do navio
As balsas salva-vidas da época
A falta de água doce
O que agravou as perdas
O naufrágio do *Indianápolis*, 26 dias depois
Um legado, para que outros possam viver

Num manual de sobrevivência no mar usado na Marinha do Brasil, encontra-se uma questão recorrente sobre o afundamento do Cruzador *Bahia*:

"Por que alguns náufragos sucumbiram ao cabo de poucos dias, como aconteceu no afundamento do Cruzador Bahia, *onde dos 280 homens que iniciaram a sobrevivência (...) só 32 resistiram às adversidades, (...) quando, em outras situações, homens, mulheres e crianças ficaram meses à deriva, sendo resgatados vivos?"*.

Para buscar responder a essa pergunta, devem-se analisar os fundamentos de sobrevivência no mar e os resultados de pesquisas sobre o tema.

O NAUFRÁGIO

O *Bahia* suspendeu de Recife em 30 de junho de 1945, a fim de passar menos de uma semana guarnecendo a chamada "Estação nº 13", cerca de 100 milhas ao sul do Arquipélago de São Pedro e São Paulo,

provendo apoio ao traslado aéreo de tropas entre a África e os Estados Unidos. O moral dos 372 homens a bordo era elevado, pois recentemente havia terminado a Segunda Guerra Mundial. Porém, na manhã de 4 de julho de 1945, quando o navio estava sobre a linha do equador, na longitude de 30º W, com parte da tripulação realizando exercício de tiro com metralhadora, ocorreu uma violenta explosão na popa e o *Bahia* afundou. Estima-se que as perdas devido à explosão foram de aproximadamente cem homens. Restaram 272, que conseguiram abandonar o navio.

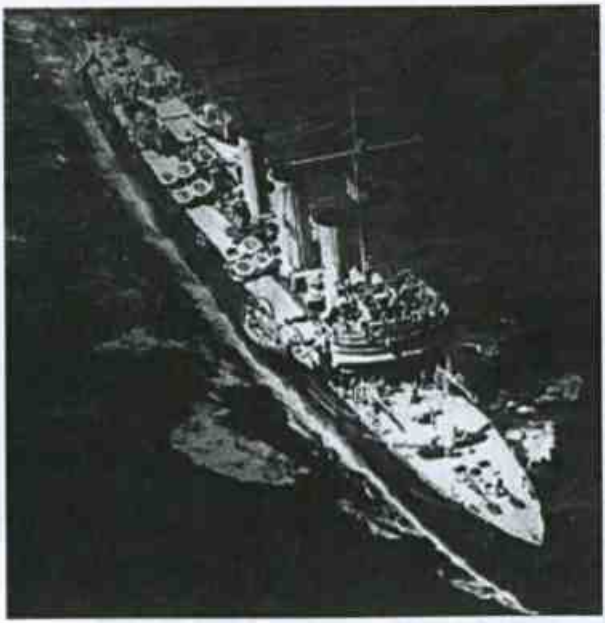


Figura 1 – O *Bahia*, vendo-se oito balsas a boreste, próximas das chaminés, mais duas na popa e as baleeiras prontas nos turcos. Fotografia: SDM

O ABANDONO DO NAVIO

Levou apenas cinco minutos até que o *Bahia* afundasse e não houve tempo sequer de enviar um pedido de socorro por rádio. Era dia, o céu estava claro e o mar calmo, o que favoreceu o abandono do navio. Havia 20 balsas salva-vidas no *Bahia*, três das quais foram perdidas com a explosão ou afundaram com o navio. O mesmo aconteceu com outras quatro embarcações miúdas. Restaram 17 balsas, que foram lançadas ao mar. Não havia, na época, dispositivo de escape do tipo hidrostático, o que fazia necessário romper, uma a uma, as peias que as mantinham fixas.

AS BALSAS SALVA-VIDAS DA ÉPOCA

Entre os equipamentos de salvamento[1], as balsas salva-vidas são os itens mais importantes para os náufragos. Cada balsa do *Bahia* estava equipada com dois remos de madeira, uma quartola (pequeno barril de madeira) com 12 litros de água doce (ver figura 2), uma lata estanque com dez caixas de ração desidratada, seis latas de leite em pó "Molico", seis bisnagas de "Amertã" (pomada para tratamento de queimaduras de sol) e material de primeiros socorros. A balsa não possuía toldo para proteção contra o sol ou material de sinalização. A lotação de cada balsa era de 12 homens, mas, depois de ocupadas pelos náufragos, chegaram a ter 17 em cada uma delas. Este excesso fazia com que os náufragos ficassem imersos, com a água pela cintura.

As balsas salva-vidas do *Bahia* eram de cortiça, similares às balsas *Carley float* (ver figura 3), modelo mais adotado pelos navios de guerra da época. Este consistia num flutuador de forma elíptica, feito de madeira leve, cortiça ou metal, forrado de lona pintada na cor cinza devido à ne-

1 O termo equivalente, consagrado nos manuais e regulamentos, é o galicismo "salvatagem". Porém, no meu entender, a palavra "salvamento" é de melhor acepção.

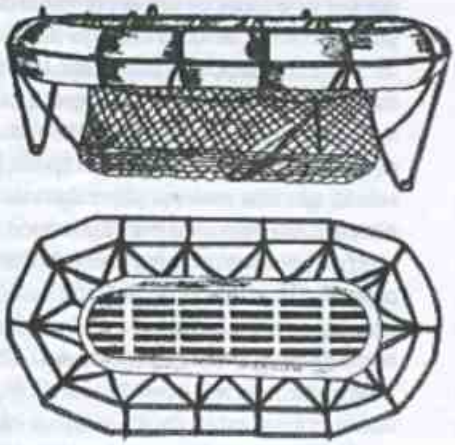


Figura 2 – Balsa salva-vidas e quartola. (Ilustrações: *Arte Naval*, de Maurílio M. Fonseca)

cessidade de camuflagem dos navios. Um estrado de madeira ocupava o espaço central da balsa e servia de piso para o pessoal nela embarcado. Os ocupantes dessas balsas poderiam permanecer na água, segurando-se nas linhas salva-vidas, ou dentro delas, sobre o estrado. Este, sob o peso dos ocupantes, poderia ficar submerso. Com lotação reduzida e estado do mar favorável, os náufragos também podiam sentar-se no flutuador, com as pernas pendentes na água. Havia dois remos, para servir como meio de propulsão. A balsa não dispunha de toldo, deixando os náufragos expostos ao tempo. A finalidade das balsas *Carley float*, devido às suas limitações e rusticidade, era prover uma proteção sumária, até que outro navio ou embarcação socorresse logo os náufragos, já que, durante a guerra, os navios de guerra e mercantes raramente navegavam escoteiros. Infelizmente, o socorro rápido nem sempre ocorria, e milhares de sobreviventes acabaram perecendo nestas balsas, de frio ou desidratação. No Atlântico Norte, muitos sobreviventes sofreram graves lesões nos pés, causadas pela água fria. Já nas regiões tropicais, a maior ameaça era representada pela exposição ao sol e desidratação.

Existe no Museu Naval, no Rio de Janeiro, um exemplar de balsa salva-vidas recuperada do *Bahia*.

Figura 3 – Náufragos sendo recolhidos de uma balsa *Carley float* (1943). Fotografia: Imperial War Museum- Londres

A FALTA DE ÁGUA DOCE

Para os náufragos, a falta de água doce continua sendo a principal causa do abatimento físico e moral em situações de sobrevivência no mar, principalmente na região tropical. A tabela 1, elaborada por pesquisadores ingleses logo após a Segunda Guerra Mundial, é decorrente da análise de 121 situações de sobrevivência prolongada no mar, em balsas salva-vidas, envolvendo 3.616 homens. Mais tarde se verificou que os percentuais nas viagens de sobrevivência mais curtas (acima de três dias) eram similares a estes. Os dados obtidos permitem relacionar a disponibilidade de água doce e a taxa de mortalidade. Neles, se constata que o volume crítico de água doce para a sobrevivência está entre 110 e 220 mililitros por dia. Só por comparação, atualmente, na Marinha do Brasil, a ração líquida estipulada para náufragos é de 700 ml por dia por homem.

No *Bahia*, ao abrirem-se as quartolas de água doce, verificou-se que estavam contaminadas por água do mar. Esta, provavelmente, passou pelos bujões de madeira, precariamente presos sob pressão. Outros desses bujões se soltaram quando do lançamento das balsas ao mar ou em decorrência da explosão. Assim, desde o começo do período de sobrevivência, não havia água que não estivesse com gosto de sal. Porém, com o agravamento da sede, está água acabou sendo consumida assim mesmo. Na época, já era sabido que não se devia beber água do mar, nem mesmo misturada com água doce.

Um dos efeitos mais graves da desidratação é a ocorrência de delírios e alucinações, que leva as vítimas a se lançarem ao mar e se afogarem. Depois de dois dias de sede, isto ocorreu com os náufragos do *Bahia* e foi a causa de diversas mortes.

Terminadas as buscas na região do incidente, haviam morrido 236 homens dentre os 272 que haviam conseguido abandonar o navio. O percentual de mortos no período de sobrevivência foi de 86%. Este percentual supera amplamente os 40% da situação equivalente (total falta de água doce) do estudo apresentado. Se o navio mercante que prestou o primeiro socorro aos marinheiros brasileiros tivesse a sorte de localizar todas as 17 balsas dispersas no mesmo dia, ou de já as encontrar reunidas, este percentual poderia ser bem mais reduzido. Nas dez balsas não observadas,

Ração líquida por dia por homem (ml)	Nº de náufragos por situação	Nº de mortos	% de mortos
"Nenhuma"	143	57	40
"Alguma"	896	135	15
até 110	684	165	24
de 110 a 220	1.314	96	7
de 220 a 330	523	7	1
Abundante	56	1	2

Tabela 1 – Relação entre disponibilidade de água doce e taxa de mortalidade

foi estimado que havia cerca de 50 homens. Assim, o número inicial de sobreviventes chegaria a 86, limitando as perdas em 68%.

Mas por que as balsas estavam dispersas? Logo após o abandono do *Bahia*, reuniram-se as balsas e foram feitos remanejamentos, já que havia embarcações com mais de 20 homens. Quando surgiram os primeiros casos de descontrole emocional entre os náufragos, para evitar sua influência sobre o moral dos demais, alguns mais antigos de balsa pediram que suas balsas fossem soltas do agrupamento, o que foi feito. Isto, porém, acabaria prejudicando o apoio mútuo entre os ocupantes das balsas, além de sua posterior localização e socorro. Hoje, enfatiza-se nos treinamentos que as balsas devem ser mantidas agrupadas, amarradas entre si para evitar que venham a se dispersar. Isso permitirá o apoio mútuo e, principalmente, facilitará a localização pelas unidades de busca.

O QUE AGRAVOU AS PERDAS

Outros aspectos relevantes contribuíram para as perdas no *Bahia*. O aspecto psicológico foi um deles. O Almirante Lúcio Torres Dias, tenente na época, único oficial sobrevivente do *Bahia*, relacionou alguns fatores que mantinham elevado o ânimo dos náufragos, logo após o acidente:

- o mar calmo com temperatura amena, que proporcionava relativo conforto aos náufragos;
- a expectativa de que um dos 20 aviões, em média, que sobrevoavam diariamente a "Estação nº 13" notificaria a falta do navio;
- a repentina interrupção das comunicações do navio com o comando da Força em Recife, mantidas a cada duas horas, que indicaria a ocorrência de algum problema grave com o navio; e
- a previsão de chegada do Cruzador *Rio Grande do Sul*, três dias depois, que renderia o *Bahia* na "Estação nº 13".

Entretanto, nada disso ocorreu, o que acabaria afetando negativamente o moral dos náufragos. Ernest Schakleton, que protagonizou uma das mais impressionantes histórias de coragem, determinação e liderança ao resgatar seus homens no mar gelado após tentar, sem sucesso, atravessar o continente antártico, sabia a importância disso. Dentre os inimigos que teve de enfrentar, como o frio, o gelo e o mar, o que mais temia era a perda do moral.

Outro sério agravante foi a demora no socorro. Embora o *Bahia* não tivesse transmitido uma mensagem com pedido de socorro, os náufragos acreditavam que seriam socorridos logo. Realmente, sua posição era sobrevoada por aviões (numa média diária entre 20 e 30 deles). Isto, porém, era feito a muito grandes altitudes, o que praticamente impossibilitava a observação. Além disso, os náufragos não dispunham de artefatos pirotécnicos para chamar a atenção dos aviões. A cor cinza das balsas e seu perfil baixo também dificultavam muito sua localização no mar.

Depois de passarem quatro dias no mar, os náufragos foram avistados pelo mercante inglês *SS Balfe*. Durante seis horas, o navio recolheu 33 náufragos das sete balsas que avistou. Destes, cinco morreriam após o socorro. Devido à falta de recursos médicos a bordo, o comandante do mercante decidiu arribar para Recife. A busca seria reiniciada na manhã do dia seguinte, feita por navios da Marinha, se prolongando por mais cinco dias. Foram, então, encontradas as dez balsas restantes, nas quais havia apenas oito sobreviventes. O último sobrevivente foi encontrado nove dias após o acidente, sozinho na última balsa. Este devia sua vida às chuvas que, finalmente, caíram quase que diariamente na região. Ele relatou que, após a saída do *Balfe* da cena de ação, sua balsa teve o maior número de baixas num só dia. Em desespero, vários náufragos lançaram-se ao mar.

O NAUFRÁGIO DO *INDIANÁPOLIS*, 26 DIAS DEPOIS

Podemos buscar alguns parâmetros de comparação no afundamento do cruzador USS *Indianápolis*, da Marinha dos Estados Unidos, no Oceano Pacífico, torpedeado por um submarino japonês em 30 de julho de 1945, apenas 26 dias depois do *Bahia*. Neste episódio, são encontrados diversos aspectos similares aos do naufrágio do *Bahia*, como o tempo de duração da sobrevivência no mar, as balsas salva-vidas utilizadas e a total falta de água doce para os náufragos. O fato é que estas tragédias, com suas semelhanças e peculiaridades, são as maiores nas histórias de cada Marinha, brasileira e norte-americana.

O *Indianápolis* encontrava-se operando no Oceano Pacífico, onde o conflito ainda levaria três semanas para terminar, em deslocamento entre as Ilhas de Guam e Leyte, quando foi torpedeado por um submarino japonês, logo após a zero hora de 30 de julho de 1945. Havia 1.199 homens a bordo, tendo 800 deles conseguido abandonar o navio. Este levou 12 minutos para emborcar e afundar, tendo sua tripulação transmitido duas mensagens com pedido de socorro que, porém, não foram recebidas por qualquer navio, aeronave ou estação costeira. Era noite, mas o estado do mar era moderado e não dificultou o abandono do navio. Enquanto algumas balsas salva-vidas *Carley float* e redes com flutuadores eram

Figura 4 – O *Indianápolis*, 18 dias antes de seu afundamento. Observa-se, à frente da torre de canhões, quatro balsas *Carley float* e mais uma presa na lateral da torre. Fotografia: US Navy

lançadas no mar, a grande maioria dos náufragos contava apenas com seus coletes salva-vidas ou apoiava-se em destroços.

No *Indianápolis*, a maioria dos náufragos em nenhum momento dispôs de água doce para beber. Os que aguardaram por socorro nas balsas ou nas redes com flutuadores sofreram com a exposição ao sol e a desidratação e perderam, em média, 14% de seu peso corporal. Dos 800 que conseguiram abandonar o navio, 484 morreram antes de serem resgatados. Portanto, o percentual de mortes entre os que conseguiram abandonar o *Indianápolis* foi de 60%, acima da média de 40% para a situação correspondente no estudo apresentado, mas bem abaixo dos 86% do Bahia. Dois fatores contribuíram decisivamente para reduzir o número de perdas: a espera do socorro pelos náufragos do *Indianápolis*, 20 horas mais curta que a dos brasileiros, além da muito maior quantidade de meios empregados pelos americanos nas buscas e salvamento.

No caso do *Indianápolis*, sabe-se que os ataques de tubarões foram causadores de muitas baixas nos náufragos. O acidente também foi descoberto quase por acaso. Se para o *Bahia*, pela passagem de um mercante, no do *Indianápolis* foi por meio do sobrevôo de um avião anti-submarino. O piloto do avião observou uma mancha de óleo no mar e decidiu sobrevoar o local a baixa altura, tendo localizado cerca de 30 náufragos na água. Lançou uma balsa inflável na água, com um rádio transmissor, e alertou os navios na área. Cerca de quatro horas depois, um hidroavião de patrulha *Catalina* foi o primeiro a chegar à cena de ação, tendo pousado no mar e resgatado 56 homens que não estavam em balsas salva-vidas. Ainda naquela tarde, dez aviões sobrevoaram o local realizando buscas e lançando balsas infláveis aos náufragos avistados. Os primeiros navios e embarcações chegaram ao local somente à noite, tendo as ações de resgate prosseguido empregando-se potentes faróis de busca. As atividades SAR (Search and Rescue – Busca e Salvamento) duraram mais seis dias.

UM LEGADO, PARA QUE OUTROS POSSAM VIVER

Um excelente estudo, apresentado em 1956 por pesquisadores ingleses, liderados pelo professor R. A. McCance, que entrevistou sobreviventes de 448 naufrágios no período entre 1940 e 1944, a maioria de navios mercantes britânicos, relaciona algumas importantes conclusões:

- As maiores taxas de mortalidade ocorreram nas viagens de sobrevivência mais demoradas. Somente 2% dos que embarcaram numa balsa salva-vidas morreram se o resgate ocorreu em até dois dias. Mas 26% morreram quando ficaram à deriva por mais de 15 dias. Esta tendência foi mais marcante em regiões de águas frias.
- A realização de treinamentos freqüentes, mais práticos e com elevado grau de realismo, a adoção de meios mais eficientes de lançar as balsas ao mar e embarcar nelas, além da existência de proteção contra o sol, o vento e o frio poderiam ter salvado milhares de vidas.
- Nas viagens de sobrevivência de mais de três dias de duração, o consumo de água do mar fez com que a taxa de mortalidade subisse de menos de 4% para cerca de 40%. A conveniente provisão de água doce poderia ter prevenido tais perdas.
- Uma melhor visibilidade das balsas salva-vidas, além da inclusão de dispositivos de sinalização, teria encurtado um grande número de viagens de sobrevivência, reduzindo também as perdas de vidas.

Desde aquela época, a partir das lições aprendidas, especialistas em fisiologia e técnicos navais desenvolveram pesquisas visando a reduzir as ameaças aos náufragos. Os resultados foram coletes salva-vidas, roupas de imersão e balsas salva-vidas aperfeiçoadas. Hoje, as balsas salva-vidas são

fabricadas de acordo com normas da Organização Marítima Internacional (IMO) e testadas para suportarem as condições de mar aberto por tempo indefinido, proporcionando condições de sobrevivência para o número de pessoas de sua lotação.

De volta à questão apresentada no início deste trabalho, não resta dúvida de que a evolução dos equipamentos contribuiu para que homens, mulheres e crianças pudessem sobreviver, mesmo depois de ficarem meses à deriva. O casal Maurice e Maralyn Bailey sobreviveu 117 dias numa balsa inflável, após seu veleiro afundar no Oceano Pacífico, em 1973. Outro relato impressionante é o da família Robertson, cujos cinco componentes e um amigo resistiram 37 dias, após ter sua escuna afundada, no mesmo Pacífico, em 1972. O velejador solitário Steve Callahan naufragou no Atlântico em 1982 e suportou 76 dias de privações numa balsa inflável.

Com certeza, a sobrevivência dessas pessoas deve alguma coisa ao que se aprendeu, foi desenvolvido e disseminado a partir das perdas nas tripulações de navios como o *Bahia* e o *Indianápolis*. Há quem atribua a sobrevivência no mar a fatores como experiência, preparo, equipamentos e sorte. Com exceção do último, há muito o que se fazer nos demais aspectos. Para começar, pode-se adquirir experiência por meio da leitura dos envolventes relatos dos Robertson, dos Bailey e dos Callahan.

Com relação aos equipamentos, o desenvolvimento de recursos como o Sistema Marítimo Global de Socorro e Segurança (GMDSS) tem papel fundamental para a sobrevivência no mar. O conceito básico do GMDSS é alertar rapidamente os órgãos de busca e salvamento em terra, assim como navios nas proximidades de uma embarcação ou aeronave sinistrada, a fim de reduzir a um mínimo o tempo de atraso das operações SAR. Estima-se que, no período entre 1982 e 1996, tal sistema contribuiu para que 7 mil vidas fossem salvas no mar.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS>; Cruzador *Bahia*; Cruzador *Indianápolis*, Naufrágio; Salvamento; Sobrevivência;

BIBLIOGRAFIA

1. The Sinking of *USS Indianapolis*. Disponível em: www.history.navy.mil/faqs/faq30-1.htm. Acesso em 11 ago 2007.
2. BAILEY, Maurice e Maralyn. *117 Days Adrift*. Adlard Coles Nautical, London, 1974.
3. BRASIL. Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão. Manual CAAML-1212. *Sobrevivência no mar*. 1ª Ed. 2001.
4. _____. Serviço de Documentação da Marinha. *Subsídios para a História Marítima do Brasil*. O Soçobro do Cruzador Bahia, vol. VI, Rio de Janeiro, 1948.
5. CALLAHAN, Steven. *À deriva. Setenta e seis dias perdido no mar*. Rio de janeiro. Edições Marítimas, 1987.
6. DIAS, Lúcio Torres. "O trágico fim do Bahia: alguns aspectos pouco divulgados". *Revista Marítima Brasileira*. 2ºtrim.1998.
7. FONSECA, Maurílio Magalhães. *Arte Naval*. Serviço de Documentação da Marinha. 6ª Ed, 2002.
8. GOLDEN, Frank; TIPTON, Michael. *Essentials of Sea Survival*. Human Kinetics, 2002.
9. REZENDE, Celso. *Manual de sobrevivência no mar*. Rio de Janeiro: Ed Catau, 2ª Ed 1992.
10. ROBERTSON, Dougal. *Survive the Savage Sea*. Sheridan House. New York. 1994.

O VEÍCULO AÉREO NÃO TRIPULADO (VANT) E A SEGURANÇA DE VÔO*

RAFAEL NUNES **RAMOS**
Capitão-de-Corveta (Refª)

SUMÁRIO

O homem
O meio
A máquina
A interação segura
Legislação no Brasil
Conclusão

Podemos pensar que este assunto está fora de propósito e da nossa realidade, mas a Marinha do Brasil já opera uma espécie de Veículo Aéreo Não Tripulado (VANT) para alvo aéreo, o *Hárpia*, e as duas últimas edições da *Revista Passadiço* trouxeram reportagens sobre VANT. Atualmente, e num patamar tecnológico mais elevado, projetos visando ao desenvolvimento de VANT autônomos são conduzidos pelo Centro Técnico Aeroespacial (CTA), Centro de Pesquisas Renato Archer (CenPRA), por algumas universidades e por empresas como a Aeromot e a Avibras.

O HOMEM

A presença de um piloto humano em uma aeronave acarreta numerosas desvantagens em termos de custo e peso, como as limitações da parte dianteira, consoles e sistemas de apoio. O piloto também restringe a manobrabilidade da aeronave por causa dos limites fisiológicos no que diz respeito à tolerância à força gravitacional (G). Remover o piloto, contudo, dá origem a uma liberdade de desenho "fora do comum" que pode produzir uma aeronave menor, mais eficiente, leve e de preço mais acessível. Um VANT

* Publicado na *Revista da Aviação Naval* – Ano 38 – nº 68, novembro/2007, págs. 6-8.

não precisa de piloto porque pilotá-lo não exige habilidade para operar. Entretanto, os especialistas argumentam que o candidato ideal para o comando remoto seria um engenheiro com algum fundamento de pilotagem e experiência com jogos de simulador de vôo em computadores domésticos.

O custo e a duração do treinamento de operadores de VANT são substancialmente menores do que os dos pilotos de aeronaves tripuladas.

Alvo aéreo *Hárpia* operado pela Marinha do Brasil

Tipo	Custo médio de formação	Tempo de treinamento
Piloto de Combate	US$ 900.000,00	Anos
Piloto de VANT	US$ 5.500,00	Meses

Obs: Economia em um esquadrão de 15 pilotos = US$ 13.417.500,00

O MEIO

Os seres humanos desenvolveram a tecnologia para servir às funções humanas. Essencialmente, ela é o escravo nessa hierarquia. Em uma capacidade linear, a tecnologia tem revelado algum êxito como capacidade de raciocínio, em aplicações como o xadrez. O xadrez, contudo, é raciocínio linear bidimensional; voar não é. Como afirma a Lei de Murphy, "pilotos profissionais são previsíveis, mas o mundo está cheio de amadores", modo humorístico de identificar este ambiente como pen-

Operado pelo USS *Carl Vinson* RQ-1 *Predator*

Northrop Grumman RQ-4 *Global Hawk*

samento não-linear. O raciocínio não-linear em um ambiente fluido, dinâmico, é domínio apenas da mente humana. Como tal, a tecnologia permanece secundária à capacidade humana de raciocinar e é vulnerável aos mesmos princípios de raciocínio.

Os defensores dos VANT rapidamente apontam que, uma vez que eles têm um ser humano no circuito, retêm a vantagem. Existe, contudo, uma diferença significativa entre ter um ser humano no circuito e ter um a bordo. A diferença primordial está na habilidade de transmitir informação ao ser humano para processamento. Os VANT simplesmente não têm a capacidade de absorver, processar e transmitir a mesma quantidade de dados que um piloto, que mantém um alerta situacional de 360°.

A MÁQUINA

Esses veículos de dimensões reduzidas, com uma ampla capacidade operacional e de baixo custo, têm um mercado em grande expansão e de elevada utilidade. Esses aparelhos permitirão um aumento da eficácia operacional e eficiência econômica em áreas como a patrulha marítima, patrulha de fronteira, vigilância de portos, busca e salvamento, mapeamento, pesquisa, fotografia aérea, prevenção de incêndios, vigilância policial, coleta de informação digital com aplicação à agricultura. A expansão das áreas de missão, que poderia ser enfrentada, no futuro, pela tecnologia dos VANT, só tem limites em nossa imaginação.

Eles têm condições de ampliar a capacidade de um navio pouco sofisticado, tornando-o altamente eficaz na pesquisa de informação e vigilância de áreas extensas, fazendo com que obtenham, dessa forma, uma atuação mais inteligente e dirigida desses meios, com os conseqüentes benefícios operacionais e econômicos.

Quando o programa do "Joint Strike Fighter" (Caça de Ataque Combinado) anunciou o vencedor, foram exaltadas as virtudes do F-35 e que, devido ao sucesso dos veículos aéreos não tripulados, eles poderiam ser os últimos caças tripulados produzidos para as Forças Armadas dos Estados Unidos.

A tecnologia de VANT está amadurecendo rapidamente e, como acontece com a maior parte dos novos sistemas de armas, continuará a progredir conforme o fi-

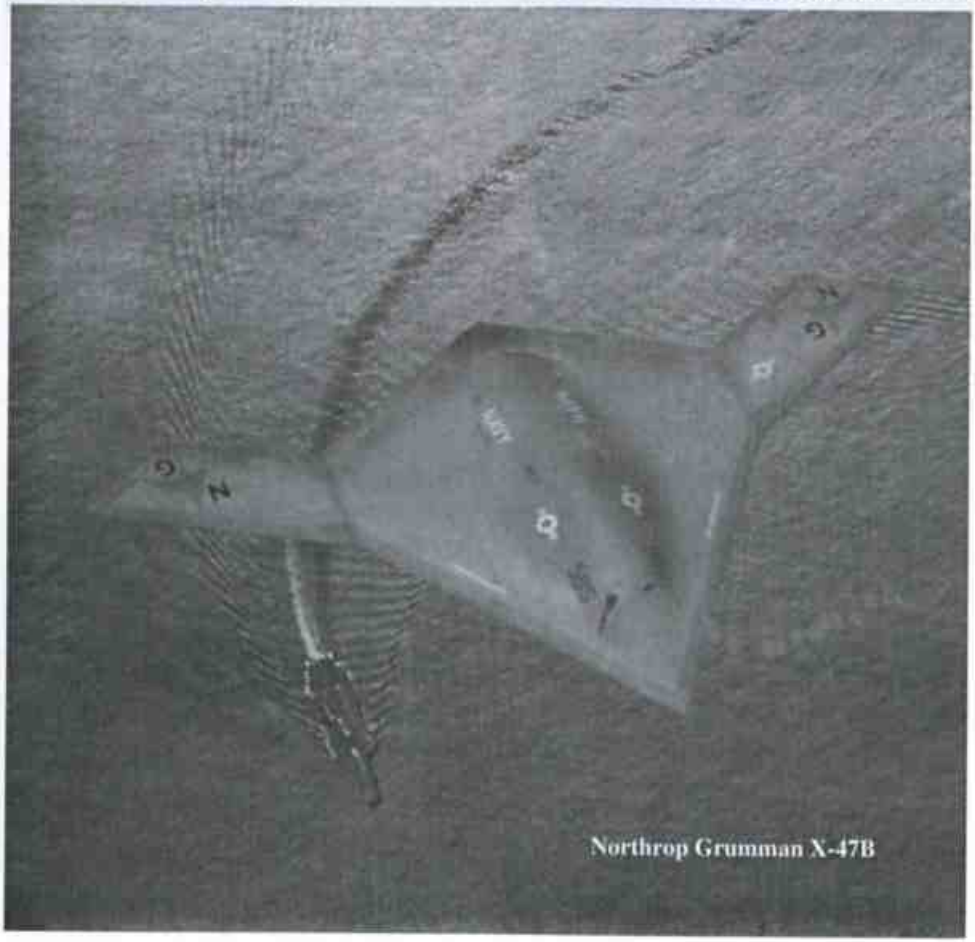
nanciamento permitir. Comparar a evolução dos VANT com a dos aviões pode ser instrutivo. Inicialmente, os aviões eram limitados a papéis de escolta e patrulha. Logo depois, alguns pilotos criativos dispararam pistolas e lançaram granadas. Como aquelas aeronaves do começo, os VANT são uma tecnologia nova que uma doutrina atual está tentando refinar, à medida que a tecnologia se torna mais evoluída.

A INTERAÇÃO SEGURA

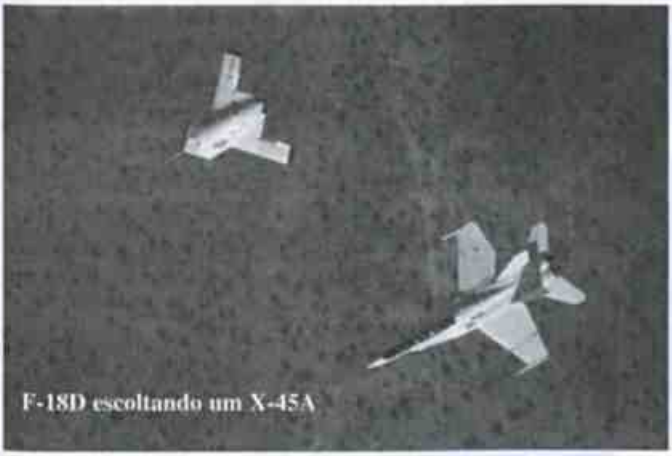
Descontando as perdas materiais, é óbvio que o risco restringe-se às outras aeronaves tripuladas e ao pessoal que está no solo.

Atualmente, nos Estados Unidos da América, país mais desenvolvido neste tipo de aeronave, para voar com um VANT no espaço aéreo regular, é necessário preencher um plano de vôo bem detalhado com a trajetória do vôo, tipo de *link* de controle, procedimentos em caso de perda de *link* e outros itens. Somente após análise minuciosa, que pode levar até 30 dias, será autorizado o vôo. Essas restrições fazem com que atualmente ocorram somente dez vôos, em média, por ano, não contabilizando os vôos em áreas restritas e as missões militares.

O governo americano (Pentágono e Nasa), associado com algumas empresas (Lockheed-Martin, Northrop Grumman e



Northrop Grumman X-47B


F-18D escoltando um X-45A

uma Comissão de Coordenação Nacional do Programa VANT.

A Agência Nacional da Aviação Civil (Anac) está elaborando um novo Regulamento Brasileiro para Homologação Aeronáutica específico. Será o RBHA 100.

Vários atributos do VANT serão requeridos para garantir a sua certificação. Um deles é o método que o VANT integrará o sistema de tráfego aéreo com segurança. Isto irá requerer do operador do VANT responder prontamente aos comandos vindos do controlador de tráfego aéreo. Tipicamente, mudanças de rumo, altitude e velocidade serão necessárias para evitar outras aeronaves. Outro sistema necessário será o que permita reprogramar o plano de vôo, caso ocorra um imprevisto e seja necessário desviar da rota previamente planejada. Inerente ao sistema citado anteriormente será o de controle dos equipamentos e das funções do veículo, controle este capaz de detectar qualquer situação ou condição anormal. Um terceiro atributo é o sistema anticolisão que permita ao VANT detectar outras aeronaves e manobrar com segurança. Em suma, o VANT tem que atingir o

Boeing), quer afrouxar as restrições de vôo aos VANT para operação plena para os próximos cinco anos. O grupo espera que os VANT recebam autorização de vôo preenchendo o mesmo Plano de Vôo das aeronaves tripuladas e que assim se flexibilizem as missões.

A perspectiva de VANT dividirem aerovias com aviões de passageiros está causando sérias discussões.

Os fabricantes dizem que as condições atuais são mais restritas do que o necessário. Entretanto, o Pentágono admite que o VANT "Global Hawk" tem um índice de acidentes 50 vezes maior que o do caça pilotado F-16, mas está com um programa em curso para reduzir esses números à metade até 2009.

LEGISLAÇÃO NO BRASIL

No que tange à estruturação de uma política nacional para o setor, o Ministério da Defesa estabeleceu suas diretrizes por meio da Portaria Nº 606/MD de 11/6/2004, publicada no Diário Oficial da União Nº 112, em 14/6/2004. Atualmente, o Ministério da Defesa e o Ministério da Ciência e Tecnologia trabalham na criação de

Bell *Eagle Eye* com tecnologia Tilt-Rotor

X-47B preparando para a catapultagem

propósitos específicos, eles são grandemente promissores. A idéia de que os VANT poderiam substituir totalmente os seres humanos no futuro soa como novela de ficção científica.

A operação plena dos VANT no mundo é algo impossível de ser contido. Essas aeronaves sem piloto estão chegando, e nós temos de estar preparados para dividir o espaço aéreo com elas!

mesmo nível de segurança de uma aeronave tripulada. Um significativo trabalho em sofisticação dos sistemas, confiança na aeronave e desenvolvimento de regras específicas será necessário para conseguir isso.

X-47B pousando em um Navio-Aeródromo

CONCLUSÃO

Mesmo com tudo isso, precisamos ser cuidadosos a respeito de ter demasiada fé em veículos não tripulados. Para missões e

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS> / Veículo aéreo não tripulado; Aviação; Ciência e Tecnologia na Marinha; Segurança;

MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA E TRANSPORTE DE ÁGUA DE LASTRO: O PAPEL DOS NAVIOS PORTA-CONTÊINERES NO PORTO DO RIO DE JANEIRO

MARIA CECÍLIA TRINDADE DE CASTRO
Capitão-Tenente (T)*
THEREZA CRISTINA DE ALMEIDA ROSSO
Engenheira Civil**
FLAVIO DA COSTA FERNANDES
Biólogo***

SUMÁRIO

Resumo
Introdução
Objetivo
Caracterização da área de estudo
Situação do porto do Rio em relação aos demais portos do País
Material e métodos
Resultados e discussão
Anexo – Formulário

RESUMO

O Porto do Rio de Janeiro é o segundo maior do estado de mesmo nome em movimentação de carga e o primeiro em número de atracações. A natureza predominante da carga movimentada é a carga geral; e os navios mais comuns, os porta-contêineres e tanques. A partir dos formulários de água de lastro recebidos pela Capitania dos Portos do Rio de Janeiro durante o período entre outubro de 2005 e dezembro de 2006, foi feita uma análise dos principais tipos de navios que operam no

* Oceanógrafa, mestranda em Engenharia Ambiental, assessora da Gerência de Meio Ambiente da Diretoria de Portos e Costas (DPC/MB).
** Professora doutora da Universidade do Rio de Janeiro (Uerj), membro da Associação Brasileira de Recursos Hídricos (ABRH).
*** Doutor em Oceanografia Biológica, pesquisador titular e chefe da Divisão de Biologia do Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira (MB).

porto do Rio a fim de estudar a contribuição destes na movimentação de água de lastro neste porto, já que a água de lastro é apontada como um vetor importantíssimo na introdução de espécies exóticas, sendo, ao mesmo tempo, essencial para a manutenção da estabilidade e segurança da embarcação. Em função do grande número de navios porta-contêineres, objetivou-se focar o estudo nesse tipo de navio, já que dos 660 formulários de água de lastro analisados, quase 40% do total eram de navios porta-contêineres (259 atracações). Desses, 104 relataram algum tipo de movimentação do lastro, sendo que em 102 atracações (39,4%) foi informada a troca oceânica do lastro, enquanto que apenas cinco informaram deslastro no porto.

INTRODUÇÃO

A água de lastro é essencial para a manutenção da estabilidade e segurança das embarcações. É geralmente tomada a bordo quando o navio está descarregando e deslastrada quando o navio carrega a mercadoria. Antigamente, utilizavam-se como lastro materiais sólidos como pedras ou sacos de areia; no entanto, devido à praticidade, viabilidade e disponibilidade para uso, passou-se a utilizar a água como lastro na era moderna. Se por um lado representou um avanço para a garantia da estabilidade dos navios, por outro lado possibilitou a transferência de organismos de um ambiente para outro, podendo representar uma ameaça à biodiversidade dos ecossistemas aquáticos.

Considerando que o comércio internacional é realizado atualmente de preferência pela via marítima, e em função das inovações tecnológicas aliadas ao interesse comercial, tornando os navios mais rápidos e maiores, a água de lastro tem sido apontada como um vetor importantíssimo na introdução de espécies exóticas ao redor do mundo.

Muitas espécies de animais e plantas podem sobreviver na água de lastro e sedimentos nela contidos. Quando um navio chega a um porto e descarrega seu lastro, significa que potencialmente poderá introduzir uma nova espécie aquática, oriunda de outro ambiente, podendo ser ela exótica e/ou patogênica e sendo, dessa forma, uma ameaça potencial ao equilíbrio ecológico reinante no ambiente até aquele momento.

O potencial da descarga de água de lastro causar dano a um determinado ecossistema é reconhecido pela Organização Marítima Internacional (IMO), considerando que aproximadamente 15% das espécies não nativas são conhecidas por causar perturbações com significativo impacto ecológico e ou econômico (OTA, 1993 *apud* RUIZ *et al.*, 1997). Além disso, a Organização Mundial de Saúde (OMS) já manifestou preocupação no que diz respeito ao papel da água de lastro como um meio de dispersão de bactérias causadoras de doenças epidêmicas (ICS & INTERTANKO, 2000).

Apesar da importância relativa dos diferentes mecanismos de dispersão, o movimento global da água de lastro parece ser o maior vetor de transferência de espécies não nativas, e pode-se dizer que muitas invasões resultaram dessa transferência (RUIZ *et al.*,1997). Estima-se que 10 bilhões de toneladas de água de lastro sejam transferidas anualmente e cerca de 3 mil espécies de plantas e animais sejam transportadas por dia em todo o mundo (CARLTON & GELLER, 1993). Além disso, um volume similar pode ainda ser transferido domesticamente dentro dos próprios países, principalmente nos de dimensões continentais, como é o caso do Brasil.

Embora pareça comum afirmar que a navegação comercial é o vetor principal para o aumento da densidade e diversidade de or-

ganismos exóticos perto das áreas portuárias, o estudo realizado por COHEN *et al.* (2005), nas baías e portos californianos, comparando a abundância de espécies nas áreas portuárias e não portuárias, encontrou que os números e proporções de espécies exóticas nas áreas portuárias não eram significantemente maiores que nas áreas não portuárias, já que existiriam outros fatores que influenciariam essa relação, o que não significaria dizer que os portos não são importantes ou não atuam como a entrada principal de organismos exóticos no meio aquático. Além disso, para entender se uma espécie será bem ou malsucedida fora do seu ambiente original é necessário haver o estabelecimento de uma metodologia padrão para a investigação dos efeitos ocasionados pelas espécies (THIELTGES *et al.*, 2006) e, também, o estabelecimento do estágio de introdução, se as espécies foram apenas introduzidas em um ambiente novo, se estão estabelecidas e se estão disseminadas (JESCHKE & STRAYER, 2005). Na verdade, se uma espécie não nativa será bem-sucedida, isso ocorrerá em função de uma série de fatores tanto intrínsecos a ela quanto relacionados ao novo meio. Alguns autores – WILLIAMSON (1996), DAVIS *et al.* (2000), CHASE & KNIGHT (2006) – enumeram condições para o entendimento dos fatores que possibilitarão a invasão bem-sucedida de uma espécie em um novo ambiente.

As espécies invasoras que são transportadas pelos navios e espalhadas pela água de lastro, em sua maioria, morrem durante a viagem em função das alterações de temperatura, da redução da concentração do oxigênio dissolvido e da falta de alimento (MIMURA *et al.*, 2006). Existem espécies que apresentam técnicas de sobrevivência, formando cistos durante as viagens e tornando-se novamente ativas quando descarregadas no novo ambiente. Pesquisadores australianos realizaram estudos em 18 portos australianos e verificaram a presença de cistos de dinoflagelados nos sedimentos de 50% das amostras. Das 53 espécies de cistos identificadas, 20 foram germinadas com sucesso em laboratório, algumas das quais produzindo culturas tóxicas, passíveis de contaminar moluscos e gerar sérias ameaças à saúde humana e a aqüicultura (HALLEGRAEFF & BOLCH, 1992).

Em função do surgimento da demanda de ações de âmbito internacional ligadas diretamente à segurança da navegação e à preservação do meio ambiente marinho, vários estudos e esforços foram realizados no sentido de se obterem soluções para o problema. Inicialmente, foram adotadas pela IMO duas Resoluções de Assembléia, resoluções A.774(18) de 1993 e A.868(20) de 1997, com a finalidade de tratar da transferência de organismos aquáticos nocivos e agentes patogênicos por meio da água de lastro.

Em 13 de fevereiro de 2004 foi adotada a Convenção Internacional sobre Gestão da Água de Lastro e Sedimentos de Navios. Essa convenção apresenta exigências com vistas a regular e controlar a gestão da água de lastro de modo a minimizar as ameaças ao meio ambiente, à saúde pública, às propriedades. Os custos financeiros decorrentes da transferência de organismos aquáticos vivos ao redor do mundo na água de lastro e nos sedimentos dos navios também foram observados. Esta convenção ainda não se encontra em vigor. Sua regulamentação efetiva somente ocorrerá 12 meses após a data em que pelo menos 30 países, cujas frotas mercantes combinadas constituam pelo menos 35% da arqueação bruta da frota mercante mundial, tenham assinado a mesma sem reservas no que tange à ratificação. O Brasil assinou esta convenção em 25 de janeiro de 2005; no entanto, esta assinatura está sujeita a ratificação após a aprovação pelo Congresso Nacional, não sendo o País considerado ainda parte contratante da mesma.

É importante então pensar no estabelecimento de políticas eficazes de contenção dessa invasão silenciosa que já causou e causa muitos prejuízos econômicos, ecológicos e também de saúde pública no mundo todo, além do desenvolvimento de sistemas de tratamento que atinjam os padrões biológicos determinados na regra D-2 da Convenção Internacional, sendo estes viáveis em termos de tecnologia, operação e custo, e que não gerem riscos à segurança da tripulação e da embarcação.

A entrada em vigor da Convenção Internacional é também um fator muito importante para que todos os países convirjam seus objetivos e adotem posturas similares diante do problema, a fim de se evitar não apenas a introdução de espécies exóticas, mas também a geração de mais transtornos para os navios, no que diz respeito às exigências de procedimentos operacionais e burocráticos diferenciados nos portos do mundo todo.

OBJETIVO

O presente trabalho tem como objetivo analisar a movimentação de lastro de navios porta-contêineres, no porto do Rio de Janeiro, a partir da análise dos Formulários para Informações Relativas à Água Utilizada como Lastro, doravante chamado de Formulário. Os Formulários foram entregues à Capitania dos Portos do Rio de Janeiro (CPRJ) no período compreendido entre 15 de outubro de 2005, quando o seu envio passou a ser obrigatório de acordo com a Norma da Autoridade Marítima nº 20 – Normam-20 –, que versa sobre o gerenciamento da água de lastro de navios, até dezembro de 2006. Apesar dos porta-contêineres serem notórios por não movimentarem grandes quantidades de lastro, em função do grande número de navios desse tipo que estiveram no porto no período, objetivou-se focar o estudo no mesmo, já que dos 660 Formulários de água de lastro analisados, quase 40% do total eram de navios porta-contêineres (259 atracações).

CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

O porto do Rio de Janeiro localiza-se na costa oeste da Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro, RJ. A Baía de Guanabara é a segunda maior baía costeira do Brasil e está localizada entre as latitudes 22°40' e 23°05'S e as longitudes 043°00' e 043°20'W, com área total de aproximadamente 390km^2, da qual 50km^2 são constituídos por ilhas. A baía mede 28km no sentido leste-oeste e 30km no sentido norte-sul, seu perímetro é de 131km, sendo sua profundidade na entrada de 17m (JICA, 2003). A figura 1 apresenta a batimetria da baía.

As salinidades e temperaturas da baía são consideradas elevadas, com valores médios aproximados de 30 psu e 25°C, respectivamente. Como esperado, a salinidade decresce horizontalmente do oceano para o interior da baía, variando de 31,8 para 21 na superfície e de 34,59 para 26,1 no fundo, em resposta à descarga de água doce. Ao mesmo tempo, a temperatura cresce no mesmo sentido de 24,6°C para 26,5°C na superfície e de 21,4°C para 25,5°C próximo ao fundo (KJERFVE *et al.*, 1997).

É fato notório que os atuais níveis de poluição da Baía de Guanabara são decorrentes de um processo de degradação que se intensificou, principalmente, nas décadas de 1950-1960, com o elevado crescimento urbano verificado, especialmente, na Região Sudeste do Brasil (FEEMA[1], 2000). A bacia hidrográfica da baía engloba 16 municípios,

1 Fundação Estadual de Engenharia de Meio Ambiente.

sendo nove deles de forma integral (Rio de Janeiro, São João de Meriti, Belford Roxo, Duque de Caxias, Magé, Guapimirim, Itaboraí, São Gonçalo e Niterói). Só a população do município do Rio de Janeiro corresponde a 55% do total dos 16 municípios.

A baía abriga também duas bases navais, estaleiros que estão sendo revitalizados pelo programa de financiamento do Governo brasileiro para a retomada da construção naval no país, refinarias e um grande número de embarcações de transporte, recreativas e de

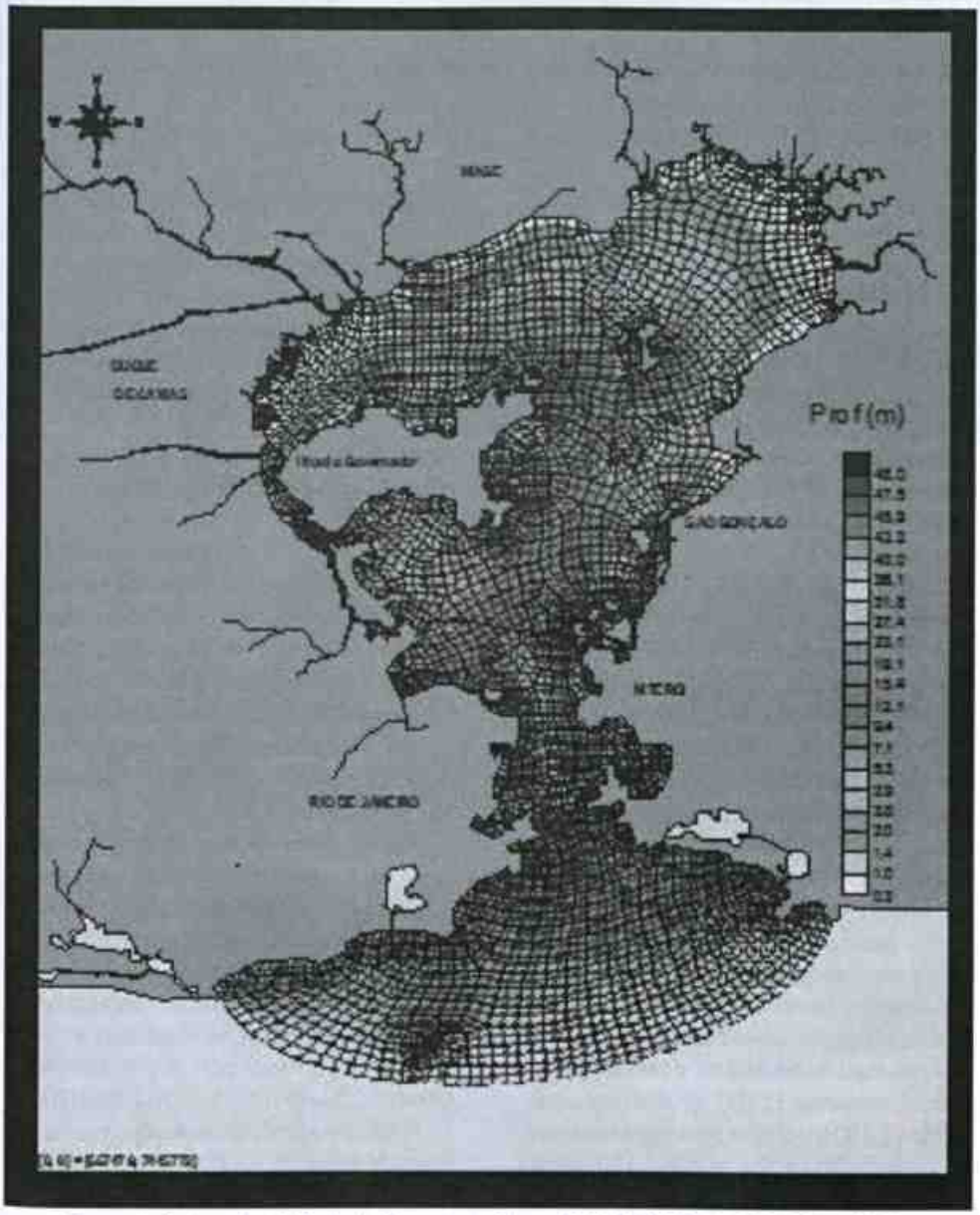


Figura 1: Batimetria da Baía de Guanabara (Fonte: CAVALCANTE & MALUF, 2006)

pesca, além de abrigar importantes terminais privativos cuja principal movimentação é de granel líquido. No ano de 2006, foram movimentadas pela Petrobras em seus terminais 7.733.920 toneladas de petróleo e derivados (DIFISC/SUPRIO – CDRJ[2]).

Toda essa atividade econômica ao redor e na própria baía gera problemas de poluição, sendo um dos mais evidentes a poluição por óleo. Segundo MENDONÇA FILHO *et al.* (2003), após detalhado levantamento realizado, estimou-se que é lançada na Baía de Guanabara uma quantidade de 9,5 t por dia de óleo, há cerca de 20 anos, proveniente de duas refinarias de petróleo (Refinaria Duque de Caxias – Reduc – e Manguinhos), dois portos comerciais (Rio de Janeiro e Niterói), 15 terminais de petróleo, além da contribuição de outras indústrias e de mais de 200 postos de serviço. As indústrias ao redor da baía chegam a 6 mil, com mais de 6 mil outras indústrias na bacia de drenagem (KJERFVE *et al.*, 1997).

A qualidade de água da baía está comprometida. Apesar disso, a partir dos critérios de concentração de poluentes da Resolução Conama nº 20 de 1986, revogada pela Resolução Conama nº 357 de 2005, que dispõe sobre a classificação dos corpos de água, a Baía de Guanabara tem a maior parte das suas águas classificada para atividades de impacto humano secundário como a navegação, a pesca recreativa etc. (KJERFVE *et.*, 1997).

As instalações do porto do Rio de Janeiro são compostas por 6.740m de cais contínuo e um píer de 883 metros de perímetro, contendo ainda dez armazéns externos, no total de 65.367 m² e oito pátios cobertos, somando 11.027 m² com capacidade de 13.100 toneladas para armazenagem. A sua bacia de evolução é de 1.150 metros de largura e varia de 10 a 37 metros de profundidade. Entre as principais cargas movimentadas, se incluem: carga geral em contêiner, produtos siderúrgicos, veículos, petróleo e derivados. Contém, ainda, os seguintes terminais de uso privativo: Terminal Marítimo da Baía de Guanabara, Torgua (combustíveis), nas ilhas d'Água e Redonda; Esso (produtos químicos), da Exxon Química Ltda., na Ilha do Governador; Shell (combustíveis), da Shell do Brasil S.A., na Ilha do Governador; e Manguinhos (combustíveis), da Refinaria de Manguinhos, na Baía de Guanabara (CDRJ - www.portosrio.gov.br). A figura 2a apresenta uma vista do porto; a 2b, sua localização dentro da Baía de Guanabara, respectivamente. A figura 3 apresenta um esquema das instalações do porto.

Situação do porto do Rio de Janeiro em relação aos demais portos do país

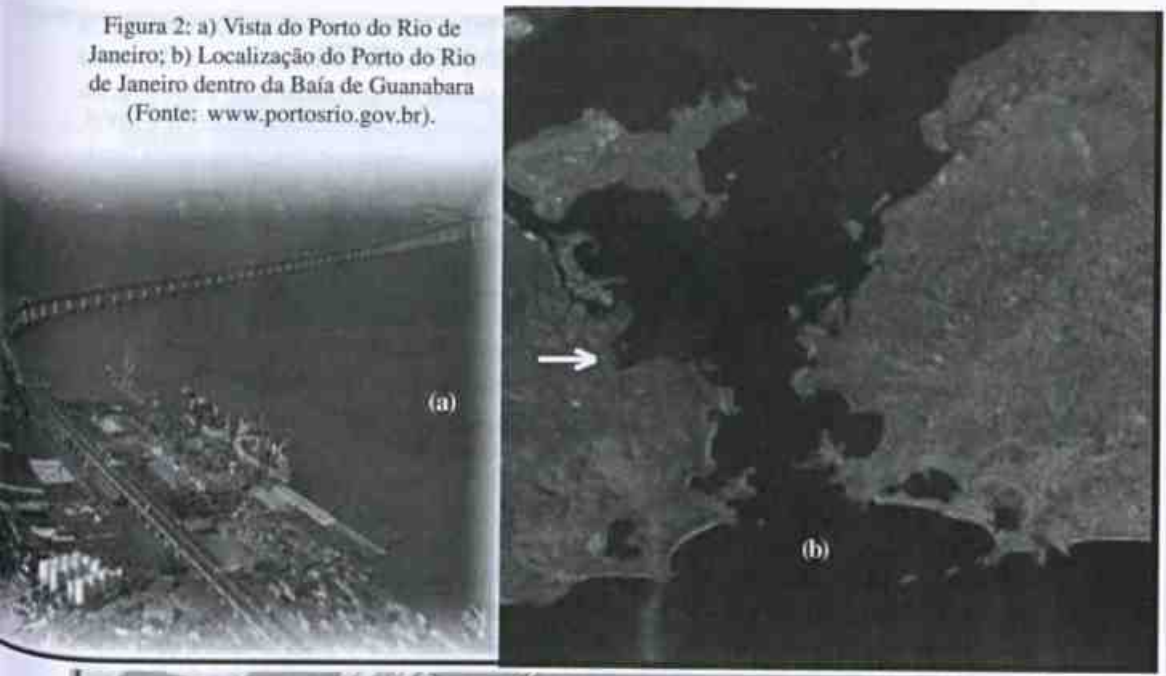
O porto do Rio de Janeiro é o segundo maior do estado de mesmo nome em movimentação de carga e o primeiro no que diz respeito ao número de atracações. Segundo dados da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), administradora do porto, no ano de 2004 foram registradas 1.697 atracações; em 2005 ocorreram 1682; e em 2006, 1634 atracações.

Apesar da queda no número de atracações ao longo dos três anos apresentados, sob o aspecto econômico, considerado certamente um dos fatores mais importante para a administração portuária, observa-se um aumento na movimentação de carga no cais, com os seguintes valores obtidos no mesmo período: 7.499.049 t (2004), 8.229.485 t (2005) e 8.512.395 t (2006).

A natureza predominante da carga movimentada no porto é a chamada carga geral,

2 Divisão de Fiscalização da Superintendência do Porto do Rio – Companhia Docas do Rio de Janeiro.

Figura 2: a) Vista do Porto do Rio de Janeiro; b) Localização do Porto do Rio de Janeiro dentro da Baía de Guanabara (Fonte: www.portosrio.gov.br).



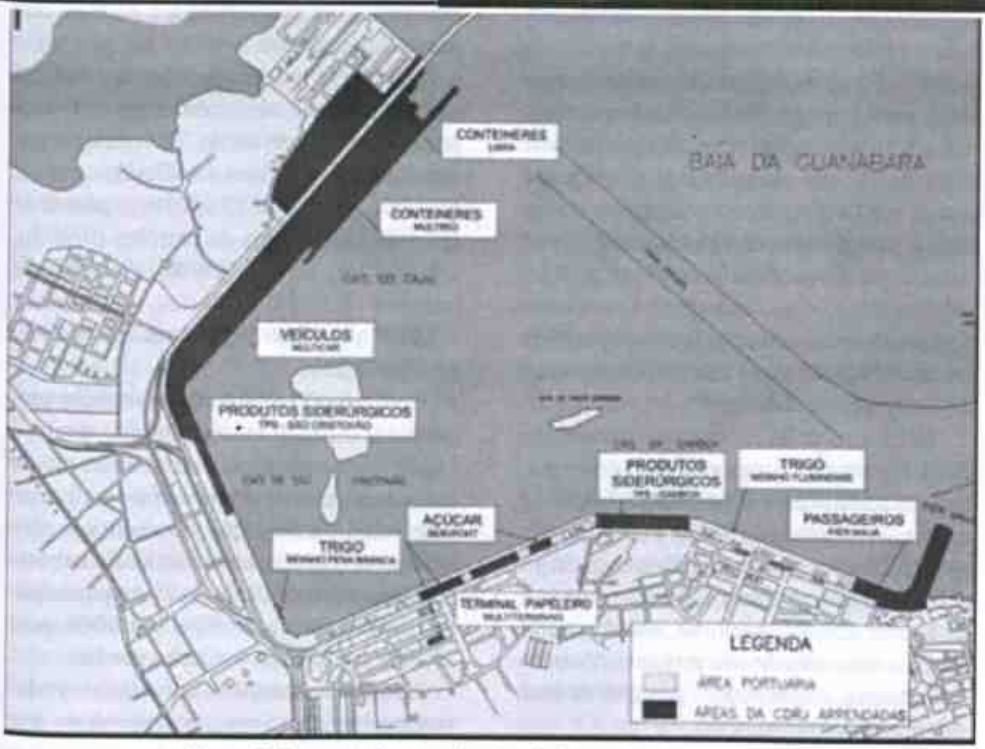


Figura 3: Esquema das instalações do Porto do Rio de Janeiro.
(Fonte: Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias)

modular ou não (automóveis, produtos siderúrgicos, papel e outros), geralmente transportada em navios porta-contêineres, de carga geral e *roll-on roll-off* no caso de cargas rolantes, como, por exemplo, os automóveis.

Outro ponto importante diz respeito à movimentação de passageiros. Nesse sentido, vale observar que a cidade do Rio de Janeiro é uma das 15 cidades mais procuradas do mundo e o segundo destino mais visitado pelos turistas que vêm ao Brasil (http://www.abeoc.org.br/rj). O número total de passageiros desembarcando e/ou em trânsito pela cidade tem crescido, passando de 81.818 na temporada 2002/2003 para 193.011 na temporada 2005/2006, número esse referente aos meses de outubro de 2005 a abril de 2006, com 109 atracações no período (DIFISC/SUPRIO – CDRJ).

Quando comparada à movimentação de carga no cais, a posição do porto do Rio, em termos de Brasil, é menos representativa. O porto do Rio é focado na movimentação de carga geral e em granéis líquidos (movimentados basicamente nos terminais privativos). Considerando-se apenas os portos organizados, em 2005 o Rio de Janeiro ficou na sétima posição quanto à movimentação por natureza da carga, considerando-se granéis sólidos, líquidos e carga geral. Quando se compara a movimentação total nos portos e terminais, o porto passa a ser o 12º no ranking de desempenho (ANTAQ[3]).

Tal desempenho se manteve no ano de 2006. No entanto, é importante observar que quando se considera a natureza principal da carga movimentada no Rio de Janeiro, a carga geral, onde estão os contêineres, a carga de maior valor agregado, a posição do porto do Rio no cenário nacional, considerando portos e terminais de uso privativo, passa a ser a quinta, o que seria a posição de real importância (ANTAQ).

Em relação ao desempenho nacional, a Antaq aponta um crescimento médio anual de 6,04% na movimentação portuária, no período compreendido entre 2001 e 2005. Para este mesmo período, os granéis líquidos apresentaram uma redução na sua movimentação devido ao aumento da produção interna de petróleo e seus derivados, enquanto que a movimentação de contêineres, em toneladas, apresentou um crescimento médio de 18,16% ao ano (figura 4). O aumento na movimentação de contêineres foi também verificado no porto do Rio, passando de 2.695.147 t em 2001 para 3.690.428 t em 2005, chegando a 3.926.471 t em 2006 (CDRJ).

A movimentação total de cargas nos portos/terminais brasileiros em 2005 foi de 649.418.781 toneladas, distribuídas da seguinte forma: 63,91% do total foi movimentado nos terminais privados e 36,09% nos portos organizados (www.antaq.gov.br).

Vale ainda mencionar que os produtos que mais foram movimentados em 2005, responsáveis por cerca de 70% das cargas movimentadas, foram (ANTAQ, *op. cit*): minério de ferro (35,83%), petróleo (12,19%), derivados de petróleo (9,98%), soja (4,37%), açúcar (2,31%), adubos/fertilizantes (2,16%), produtos siderúrgicos (1,63%), trigo (0,96%), farelo de soja (0,87%) e milho (0,20%).

Com relação ao tipo de navegação empregada, o longo curso continua sendo o maior responsável pela movimentação de carga, segundo as administradoras portuárias, cuja participação no resultado global foi de 72,84%, enquanto que a cabotagem apresentou diminuição da participação, passando de 23,91% em 2004 para 23,12% em 2005 (www.antaq.gov.br).

Conforme ressaltado nos relatórios e levantamentos da Antaq, pode-se dizer que

3 Agência Nacional de Transportes Aquaviários.

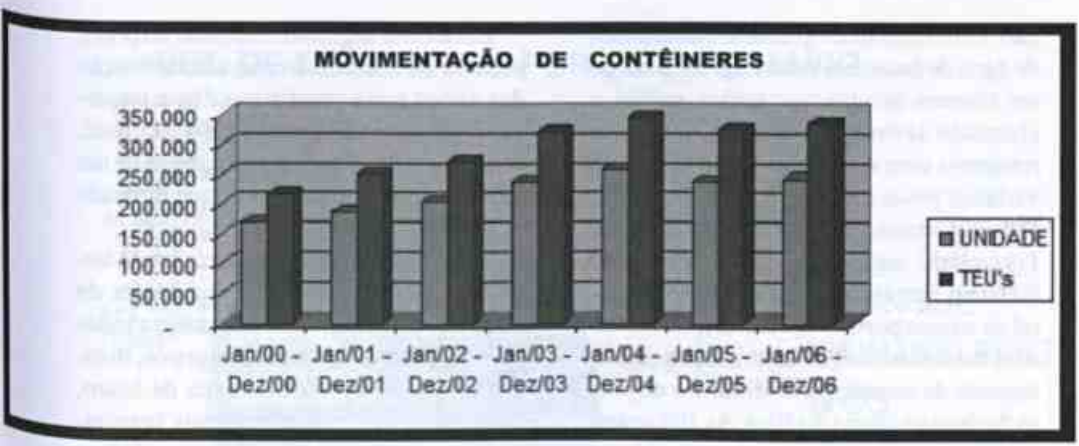


Figura 4: Movimentação de contêineres no porto do Rio (Fonte: DIVFISC/ SUPRIO, CDRJ)

houve um crescimento de 11,04% na exportação, enquanto que na importação ocorreu um decréscimo de 13,43%, entre os anos 2004 e 2005 (último período analisado). Em função disso, a exportação por via marítima passou de 78,57% em 2004 para 82,46% em 2005 (www.antaq.gov.br), o que reforça a utilização preferencial da via marítima no comércio exterior, já que o transporte marítimo internacional responde por cerca de 80% do comércio mundial (SILVA *et al.*, 2004).

MATERIAL E MÉTODOS

O estudo foi realizado a partir de 660 Formulários de Água de Lastro (Anexo A) disponibilizados pela CPRJ (anexos A e B da Normam-20), recolhidos entre 15 de outubro de 2005 e 31 de dezembro de 2006. O Formulário é uma variante do formulário constante da Resolução A.868(20) da Organização Marítima Internacional (IMO) "Diretrizes para o Controle e Gerenciamento da Água de Lastro dos Navios para minimizar a Transferência de Organismos Aquáticos Nocivos e Agentes Patogênicos", de 1997.

Com a entrada em vigor da Norma, o Formulário passou então a ser enviado para as Agências, Delegacias e Capitanias dos Portos, a fim de integrar o rol de documentos que os navios apresentam quando chegam aos portos brasileiros. O Grupo de Inspeção e Vistorias analisa então os Formulários para avaliar a necessidade de inspeção a bordo e verificar se a embarcação cumpriu o estabelecido na Normam no tocante à água de lastro. A partir desse material, foi criado um banco de dados no programa Access de onde os dados relacionados aos navios porta-contêineres foram extraídos e trabalhados em função do número de atracações.

Selecionaram-se então as atracações que movimentaram lastro, e estas foram subdivididas em três grupos: atracações com troca oceânica, atracações com troca oceânica e deslastro, atracações com deslastro, sem troca.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

No porto do Rio de Janeiro, verificou-se que dos 660 Formulários de água de lastro recebidos no período do estudo, 259 eram de navios porta-contêineres e 189 de navios-tanques (óleo, químicos e petroleiros). Os navios porta-contêineres, predominantes em número de atracações no porto, quase 40% do total, são conhecidos por

não movimentarem grandes quantidades de água de lastro em suas viagens, além de ser comum se observar nesses navios o chamado lastro permanente, que sofre remanejo com o objetivo de equilibrar os variados pesos a bordo (BARROS, 2002). Das 259 atracações, 104 relacionaram, no Formulário, algum tipo de movimentação do lastro. Em 102 atracações (39,4% do total de navios porta-contêineres), foi relatada a troca oceânica do lastro, independentemente da ocorrência de deslastro no porto de destino (porto do Rio). As 104 ocasiões em que ocorreram movimentações do lastro são representadas por 57 navios, cujos números de atracações variaram entre uma e oito vezes no período estudado.

Dos formulários que relataram a troca, apenas três relataram também o deslastro no porto do Rio e dois relataram o deslastro sem a troca, sendo que em uma oportunidade relacionou-se a troca de vários tanques (não deslastrados) e o deslastro de tanques cuja troca oceânica não fora realizada. Essa ocasião foi incluída em ambos os grupos (que realizaram troca e que fizeram deslastro no porto sem troca oceânica de lastro), mas somadas em uma única ocasião (já que faziam parte de uma mesma atracação). Dos que relataram a troca com ou sem deslastro no porto, 51 (50%) vinham de portos estrangeiros e 51 (50%) da cabotagem. Dentre os navios que relataram a troca com posterior deslastro, um vinha de porto internacional (Puerto Cabello – Venezuela), sendo a água originária da escala anterior em Port Elizabeth, e dois navios vinham de portos nacionais (Santos e Itajaí), cujos tanques haviam sido lastrados com água de diversas origens internacionais. E por último, daqueles que relataram deslastro sem troca, todos os dois tinham como o último porto da derrota o porto de Santos, com água tomada em Santos e um tanque com água de alto-mar.

Em termos de volume deixado no porto, pode-se concluir então que a contribuição dos navios porta-contêineres é bem pequena, representando apenas 1,4% do total, pouco mais de 12 mil metros cúbicos de um total de quase 900 mil, conforme ilustrado na figura a seguir.

Vale lembrar que a troca oceânica do lastro é uma das exigências constantes da Normam-20, de caráter obrigatório a todos os navios nacionais ou estrangeiros, dotados de tanques/porões de água de lastro, que utilizam os portos/terminais brasileiros (item 1.1 da Norma). Os navios de longo curso oriundos de portos internacionais devem cumprir as diretrizes gerais para a troca da água de lastro (item 2.3.3). Na cabotagem, existem situações específicas para a realização da troca do lastro quando as embarcações navegam entre portos fluviais de bacias fluviais diferentes (itens 3.3 e 3.4).

A partir da análise dos dados desse estudo, é possível comprovar que, apesar do grande número de visitas de navios porta-contêineres ao porto do Rio, o número de navios com movimento de lastro declarado é pequeno (o que é de se esperar, pelas características desse tipo de navio). Além disso, em função do grande número de navios vindos de portos nacionais (principalmente Santos, declarado como último porto de derrota em 130 atracações, 50% do total), parece ficar claro que o porto do Rio não é o primeiro porto nacional dos navios que vêm de viagens internacionais e se engajam na cabotagem, o que muitas vezes pode mascarar a origem da água de lastro que os navios carregam, já que o navio teria como último porto da derrota um porto nacional. No entanto, existe uma exigência prevista na Normam-20 de que todos os navios procedentes do exterior que tiverem necessidade de deslastrar em águas brasileiras devem trocar a totalidade

Figura 5. Contribuição dos principais tipos de navios em termos de volume deslastrado no porto do Rio no período estudado (em m³)

de sua água de lastro em águas oceânicas, antes de chegar ao primeiro porto ou terminal brasileiro.

Como demonstra o estudo de NIIMI (2004), os navios porta-contêineres representam em torno de 15% da frota mundial, sendo 32% do total de visitas nos portos de todo o mundo, e 46% das visitas nos 25 principais portos. Por isso a necessidade de se estudar esse tipo de navio como um importante meio de introdução de espécies exóticas, já que, apesar de não descarregar grandes quantidades de lastro, representam parcela significativa da frota de navios e da movimentação portuária em escala global.

Em termos nacionais é possível, a partir dos dados expostos, ter uma noção do atual cenário da movimentação portuária e do que isso pode significar em termos de movimentação de água de lastro no Brasil, no caso específico desse estudo, no porto do Rio de Janeiro, por meio dos navios porta-contêineres. Além disso, ressalta-se que existiam 13.235 embarcações comerciais com mais de 10.000 toneladas de DWT (porte bruto) em atividade no mundo no ano 2000, sendo os navios cargueiros, tanques, graneleiros e porta-contêineres os mais comuns (DOT, 2002 *apud* NIIMI, 2004). Os vinte principais portos do mundo receberam 155.974 visitas no ano de 2005, o que equivale a quase 25% do total de visitas de todos os portos do mundo, sendo que 41% eram de navios porta-contêineres (DOT, 2005).

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<MEIO AMBIENTE> ; Água de lastro; Ecologia; Porto; Pesquisa; Legislação da Marinha Mercante; Política Internacional; Estudo do porto;

BIBLIOGRAFIA

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ): http://www.antaq.gov.br.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE EMPRESAS DE EVENTOS (ABEOC): http://www.abeoc.org.br/rj.

BARROS, A.F. *Caracterização do Porto de Rio Grande sob o Aspecto da Água de Lastro*. Monografia de graduação em Oceanologia – Fundação Universidade de Rio Grande (FURG). 2002.

CARLTON, J.T. & GELLER, J.B. "Ecological Roulette: The Global Transport of Nonindigenous Marine Organisms". In: *Science* 261. 1993.

CHASE, J.M. & KNIGHT, T.M. "Effects of eutrophication and snails on Eurasian watermilfoil (Myrioplhyllum spicatum) invasion". In: *Biological Invasions*, 8, pp 1.643-1.649. 2006.

CAVALCANTE, M.F. & MALUF, V.C. "Cartas Digitais de Corrente de Maré na Baía de Guanabara". In: *1º Workshop de Meteorologia e Oceanografia (CHM)*. Rio de Janeiro, Brasil. 2006.

COHEN, A.N. et al. (2005). "Rapid Assessment Survey for exotic organisms in southern California bays and harbors, and abundance in port and non-port areas". In: *Biological Invasions*, 7, pp. 995-1002.

COMPANHIA DOCAS DO RIO DE JANEIRO (CDRJ) – Autoridade Portuária: http://www.portosrio.gov.br.

DAVIS, M.A., GRIME, J.P., THOMPSON, K. "Fluctuating resources in plant communities: a general theory of invisibility". In: *Journal of Ecology*, 88, pp. 528-534. 2000 .

DEPARTMENT OF TRANSPORT – DOT. *Vessels Calls at US and World Ports, 2005*. Office of Statistical and Economic Analysis, US Maritime Administration, Washington DC. http://www.marad.dot.gov/marad_statistics. 2005.

DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS – DPC. *Norma da Autoridade Marítima para o Gerenciamento da Água de Lastro de Navios*. Rio de Janeiro, Brasil. 2005.

FUNDAÇÃO ESTADUAL DE ENGENHARIA DE MEIO AMBIENTE – FEEMA. *Avaliação de Tendência da Qualidade de Água da Baía de Guanabara, período 1980 a 1997*. 2000.

HALLEGRAEFF, G.M. & BOLCH, C.J. *Transport of diatom and dinoflagellate resting spores in ships' ballast water: implications for plankton biogeography and aquaculture*. In: *Journal of Plankton Research*, Vol. 14, Nº 8, p. 1.067-1.084. 1992.

ICS & INTERTANKO. *Model for a ballast water management plan*. International Chamber of Shipping & International Association of Independent Tanker Owners. 2ª Ed. 2000.

JCSCHKE, J.M & STRAYER, D. L. *Invasion success of vertebrates in Europe and North America*. Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America. PNAS, 102, p. 7.198-7.202. 2005.

JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY – JICA. *The Study on Management and Improvement of Environmental Conditions of Guanabara Bay in Rio de Janeiro, The Federative Republic of Brazil*. Draft Final Report/ Supporting Report Vol I. 2003.

KJERFVE, B. *et al. Oceanographic characteristics of an impacted coastal bay; Baía de Guanabara, Rio de Janeiro, Brazil*. In: *Continental Shelf Research*. Vol 17, nº 13, p.1.609-1.643. 1997.

MENDONÇA-FILHO, J.G; MENEZES, T. R.; OLIVEIRA, A. E.; IEMMA, M. B. *Caracterização da Contaminação por Petróleo e seus Derivados na Baía de Guanabara: Aplicação de Técnicas Organogeoquímicas e Organopetrográficas*. In: *Anuário do Instituto de Geociências* – UFRJ, Vol 26. 2003.

MIMURA, H., KATAKURA, R., ISHIDA, H. *Changes of microbial populations in a ship's ballast water and sediments on a voyage from Japan to Qatar*. In: *Marine Pollution Bulletin*, 50, pp. 751-757. 2005.

NIIMI, A. *Role of container vessels in the introduction of exotic species*. In: *Marine Pollution Bulletin*, 49, pp. 778-782. 2004.

ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL – IMO. *Diretrizes para o Controle e Gerenciamento da Água de Lastro dos Navios, para Minimizar a Transferência de Organismos Aquáticos Nocivos e Agentes Patogênicos*. Resolução A.868(20). Londres, Inglaterra. 1997.

ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL – IMO. *Convenção Internacional sobre Controle e Gestão da Água de Lastro e Sedimentos de Navios*. Londres, Inglaterra. 2004.

RUIZ, G.M. *et al. Global Invasions of Marine and Estuarine Habitats by Non-Indigenous Species: Mechanisms, Extent, and Consequences*. In: *American Zoologist*, 37(6), pp. 621-632. 1997.

SILVA, J.S.V et al. *Água de Lastro e Bioinvasão*. In: *Água de Lastro e Bioinvasão*. SILVA, J.S.V & SOUZA, R.C. C. L (ORG). Rio de Janeiro, Brasil. Editora Interciência. 2004.

THIELTGES, D.W., STRASSER, M. & REISE, K. *How bad are invaders in coastal waters? The case of American slipper limpet Crepidula fornicata in western Europe*. In: *Biological Invasions*, 8, pp. 1.673-1.680. 2006.

WILLIAMSON, M. *Biological Invasions*. Ed: Chapman & Hall. Londres, Inglaterra. 1996.

ANEXO A - FORMULÁRIO PARA INFORMAÇÕES RELATIVAS À ÁGUA UTILIZADA COMO LASTRO

1. INFORMAÇÕES RELATIVAS AO NAVIO

2. ÁGUA UTILIZADA COMO LASTRO

Nome do Navio	Tipo:	Nº da IMO	Especificar as Unidades: m^3, MT, LT, ST
Proprietário	TPB:	Indicativo de chamada:	Total de Água de Lastro a Bordo
Bandeira:	Data de Chegada:	Agente:	
Último Porto e País:		Porto de Chegada	Capacidade Total de Água de Lastro
Próximo Porto e País:			

3. TANQUES DE ÁGUA DE LASTRO EXISTE PLANO DE GERENCIAMENTO DE ÁGUA DE LASTRO A BORDO? SIM _____ NÃO _____ FOI IMPLEMENTADO? SIM _____ NÃO _____

Nº TOTAL DE TANQUES A BORDO _____ Nº DE TANQUES E LASTRO _____ SE NENHUM EM LASTRO, PASSE PARA Nº 5

Nº DE TANQUES COM TROCA DE ÁGUA _____ Nº DE TANQUES SEM TROCA DE ÁGUA _____ ** MÉTODO DE TROCA UTILIZADO _____

4. HISTÓRICO DA ÁGUA DE LASTRO: REGISTRAR TODOS OS TANQUES QUE SERÃO DESLASTRADOS NO PORTO DE CHEGADA. SE NENHUM, PASSE PARA O Nº 5

Tanques/Porões (liste separadamente as diversas fontes/tanques	FONTE DE ÁGUA DE LASTRO					TROCA DA ÁGUA DE LASTRO					DESCARGA DA ÁGUA DE LASTRO			
	DATA DDMMAA	Porto ou Lat/Long *	Volume (unidades)	Temp (unidades)	Salinidade (unidades) **	DATA DDMMAA	Ponto Final Lat/Long	Volume (unidades)	% de troca	Prof. (m) **	DATA DDMMAA	Porto ou Lat/Long *	Volume (unidades)	Salinidade (unidades)

Código para Tanques de Água de Lastro: Tanque de Colisão AV = FP, Tanque de Colisão AR = AP, Duplo Fundo = DB, Lateral = WT, Lateral Sup.= TS, Porão = CH, Outros = O

SE NÃO HOUVE TROCA DA ÁGUA DE LASTRO, INDICAR OUTRA(S) AÇÃO(ÕES) DE CONTROLE EFETUADA(S) _____

SE NÃO TIVER SIDO EFETUADA NENHUMA, INDICAR PORQUE NÃO _____

5. EXISTE A BORDO A CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE CONTROLE E GESTÃO DA ÁGUA DE LASTRO E SEDIMENTOS DE NAVIOS, adotada em fevereiro de 2004? SIM _____ NÃO _____ E A RESOLUÇÃO DA IMO A.8689200/ SIM _____ NÃO _____

NOME E POSTO DO OFICIAL RESPONSÁVEL (LETRA DE IMPRENSA) E ASSINATURA _____

* Nos campos PORTO ou LAT. LONG., preencher preferencialmente com o nome do PORTO.

IMPORTÂNCIA DO FATOR HUMANO (ASPECTO PSICOLÓGICO) PARA A SEGURANÇA DE AVIAÇÃO

ANGELINA MIRANDA DUARTE DA SILVA*
Capitão-Tenente (T)

A história da aviação tem demonstrado que o fator humano deve ser considerado um dos principais contribuintes para a ocorrência de incidentes e acidentes aeronáuticos, apesar do avanço da tecnologia aeronáutica, que se torna cada vez mais confiável. Segundo a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), fator humano "refere-se às pessoas em suas situações de vida e de trabalho, sua relação com as máquinas, procedimentos e ambiente que as rodeiam e também as suas relações com os demais".

Embora os estudos procurem oferecer uma dimensão de que os incidentes/acidentes não ocorrem a partir de uma falha isolada, mas de uma série de fatores contribuintes que, juntos, "constroem" essas ocorrências aeronáuticas, ainda focaliza-se a falha ou erro humano numa dimensão em que o indivíduo, especialmente o piloto, pode ser responsabilizado unicamente pela ocorrência do acidente/incidente.

Os erros/falhas devem ser abordados de forma diferenciada, considerando todos os fatores que se fazem presentes na relação do homem com a atividade, analisando suas conseqüências e como seus efeitos podem ser revertidos, levando-se em conta que todos os envolvidos na atividade de aviação podem vir a contribuir para a ocorrência aeronáutica.

O fator humano é constituído pelo aspecto fisiológico e pelo aspecto psicológico. O aspecto fisiológico refere-se ao estado geral de saúde de todos os envolvidos

* A autora é psicóloga da Divisão de Avaliação do Serviço de Seleção de Pessoal da Marinha do Brasil.

na tarefa: duração e qualidade do sono, alimentação, tabagismo, ingestão de bebidas alcoólicas e uso de medicamentos ou outras drogas, assim como sobrecargas autoprovocadas.

O aspecto psicológico é analisado a partir de uma visão sistêmica, na qual o desempenho eficiente da tarefa é resultante da interação equilibrada entre o indivíduo que executa a atividade, o equipamento que utiliza, o grupo de trabalho e a organização da qual participa.

O homem, embora seja a parte mais importante desse sistema, ao mesmo tempo é também a parte mais vulnerável, pois sofre influências de diversos fatores que podem afetar de forma negativa o seu desempenho, vindo a comprometer a segurança da atividade.

A máquina, apesar de cada dia mais aperfeiçoada e com maiores recursos, possui limitações, principalmente pelo fato de ser manuseada pelo indivíduo.

Um outro aspecto relevante refere-se à relação homem-máquina que ocorre dentro de uma organização e que, por sua vez, também sofre influências do contexto socioeconômico-cultural, onde ocorrem relações interpessoais que poderão afetar o desenvolvimento da atividade e comprometer a segurança.

No que se refere ao ser humano, não existem "indivíduos seguros" e sim "comportamentos seguros", ou seja, a segurança é uma característica do desempenho de cada indivíduo e sofre influências de variáveis individuais, psicossociais e organizacionais.

É importante frisar que a divisão acima mencionada é meramente didática e que as variáveis estão inter-relacionadas e podem atuar conjuntamente em algum momento do indivíduo.

As variáveis individuais referem-se às características típicas do sujeito, tais como: personalidade, atitude, aptidões, experiência, motivação, hábitos, estado emocional e aspectos cognitivos. Tais características influenciam no julgamento, na tomada de decisão, na postura frente à atividade e na maneira como lida e reage às diversas situações que vivencia. Para exemplificar, podemos falar da situação de um piloto que tenha apresentado excesso de autoconfiança, e que a mesma tenha interferido em seu julgamento, levando-o a tomar uma decisão errada de decolar em condições meteorológicas desfavoráveis.

A partir do conhecimento de como as características individuais interferem no desempenho, cabe ao indivíduo se auto-avaliar e também avaliar os componentes do grupo, de forma a identificar e reconhecer suas capacidades e limitações e aprender a superá-las, quando possível, ou lidar com elas, de forma que não comprometa o desenvolvimento da atividade e a segurança.

As variáveis psicossociais referem-se aos relacionamentos interpessoais que se estabelecem dentro e fora da organização. No caso da atividade aérea, podemos falar do relacionamento entre o pessoal de cabine, mecânicos, equipes de manobra e *crash*, controladores de vôo e todos os diretamente envolvidos na atividade. Se, por exemplo, numa operação aérea tivermos um clima de informalidade na cabine devido à grande amizade entre piloto e co-piloto, a ponto de um dos tripulantes deixar de cumprir procedimentos inerentes a sua função, tal fato poderá comprometer a consciência dos fatores envolvidos na situação (consciência situacional), desfavorecendo a tomada de decisão. O relacionamento interpessoal é de suma importância para a questão da segurança no trabalho, pois, dependendo do tipo de relacionamento estabelecido, a comunicação entre os diversos componentes poderá ser comprometida e vir a ocasionar problemas para a segurança de vôo.

Outro aspecto importante dentro das variáveis psicossociais é a questão da cultura do grupo. Entende-se cultura como sendo o conjunto de crenças e valores compartilhados por todos os membros do grupo e, a partir dessas crenças e valores, serão estabelecidos os comportamentos e as percepções de mundo das pessoas. Se o grupo estabelece um lema a ser seguido em determinada situação, o piloto, para não se sentir discriminado, tenderá a agir de acordo com o grupo e poderá vir a colocar em risco a sua vida e a dos demais.

A forma de prevenir a influência das variáveis psicossociais consiste em cada componente do grupo analisar as crenças e valores da organização que possam vir a favorecer ou desfavorecer a segurança da atividade e, quando a segurança estiver comprometida, analisar junto à instituição a melhor forma de resolver tal questão. Outro aspecto importante refere-se à comunicação e ao relacionamento interpessoal, que podem ser mais bem trabalhados por meio do Curso de Gerenciamento de Recursos de Tripulação (*Crew Resource Management*-CRM), recurso este que poderá ser disponibilizado pela organização a fim de minimizar a influência negativa desses aspectos na segurança.

As variáveis organizacionais são características que imprimem direções determinadas (padrões) aos comportamentos individuais ou grupais, tais como normas, regulamentos, clima e cultura da organização, política de pessoal, condições de trabalho e treinamento.

Em relação às variáveis organizacionais, é de fundamental importância conhecer, dentro dos objetivos da organização, que valor é dado à segurança das operações aéreas, qual é a cultura de segurança da organização. Segundo a OACI, cultura de segurança é "o conjunto de crenças, normas, atitudes, funções e práticas sociais e técnicas, visando reduzir ao mínimo a exposição de empregados, diretores, clientes e membros do público em geral a condições avaliadas como perigosas ou de risco". Por exemplo, um piloto escalado para uma missão, mesmo não se sentindo em condições emocionais para realizá-la, poderá cumpri-la para não ficar malvisto entre os colegas ao colocar tal limitação. A medida preventiva básica é o desenvolvimento e a manutenção de uma mentalidade de Segurança de Aviação, principalmente por meio de adestramentos e palestras, visando à conscientização do pessoal envolvido na atividade.

A Segurança de Aviação deve ser o foco de todos os componentes envolvidos na atividade aérea

A Segurança de Aviação deve ser o foco de todos os componentes envolvidos na atividade aérea. Se houver a conscientização, o comprometimento, o envolvimento das pessoas no sentido de cultivar uma mentalidade de segurança e para a detecção dos fatores que podem vir a comprometer essa segurança, terá sido dado um grande passo para a prevenção e a minimização dos erros/falhas e, conseqüentemente, dos incidentes/acidentes aeronáuticos.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<AVIAÇÃO>; Segurança; Precaução de segurança; Adestramento; Preparo do homem;

NOSSA *DAMA AZUL* EM TEMPOS PÓS-MODERNOS

HAENDEL MOTTA ARANTES*
Primeiro-Tenente (S)

Este artigo pretende destacar não propriamente um aspecto do Poder Marítimo, mas propor uma reflexão acerca do poder simbólico do emblema **Amazônia Azul** — cunhado pelo então Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho — em relação ao cenário histórico atual, chamado hoje de *pós-moderno*.

Comecemos pela definição deste cenário. A pós-modernidade pode ser descrita, dentre as muitas abordagens oferecidas por tipos variados de autores na atualidade, como um momento histórico-cultural marcado por pouquíssima aderência a valores e símbolos, espécie de decadência conceitual não propriamente entendível enquanto mera inversão de valores, mas fragmentação destes, hoje obrigados a ceder em seus contornos e se liquefazer, garantindo assim mobilidade a uma rede de estritos imperativos comerciais.

Dany-Robert Dufour, professor e filósofo francês, destaca um acontecimento recente relativo à Marinha inglesa, cuja implicação vem refletir de forma emblemática o tipo de manobra de que trata o pós-modernismo: há apenas alguns anos, em 2002, os navios da Marinha Real Britânica deixaram de ser oficialmente tratados pelo pronome *she* — dedicado ao gênero feminino na língua inglesa —, em favor do *it* — pronome de referência a objetos[1].

---

* Psicólogo clínico Policínica Naval Nossa Senhora da Glória.

1 *Cf.* Dany-Robert Dufour, *A arte de reduzir as cabeças – sobre a nova servidão na sociedade ultraliberal*. Rio de Janeiro: Companhia de Freud, 2005, p.13.

Essa pequena alteração pode parecer irrisória a olhares menos atentos, mas indica por trás de si, de acordo com Dufour, o esvaziamento de toda uma relação afetiva por meio da qual os marinheiros ingleses têm por costume alimentar de estima e cuidado suas embarcações "esposas", "mães", "amantes" — afetos cuja cotação, em valores pós-modernos, parece seguir em queda.

Esse episódio, no entanto, serve apenas de exemplo a Dufour para ilustrar o fato de que, de uma maneira mais radical, a pós-modernidade apresenta-se como um convite a que todos os valores da cultura desfaçam-se de sua sobrecarga simbólica[2], visando com isso facilitar uma nova ordem global cujo intento é a sempre melhor, mais eficiente e livre circulação de mercadorias.

Desencorajam-se assim certos vínculos morais, de tradição organizacional, ou mesmo transcendentais, em relação ao cultivo de práticas que, sob essa nova ótica, só servem para atravancar sua rápida apropriação para efeitos de compra e venda.

O guru financeiro americano, George Soros, aponta o teor dessas mudanças também no campo das relações interpessoais, afirmando que hoje as "transações" tomaram o lugar das "relações"[3].

Dessa perspectiva, a luta individual pelo acesso a esse novo mundo de consumo globalizado torna princípios humanos, bem como ideologias de maior elaboração conceitual, frágeis num cenário onde tudo parece poder ser convertido em produto, e onde idéias e ideais — tidos antes como norteadores no processo de vida — demonstrem-se diluídos num corpo de fugazes e fragmentárias identidades, constantemente seduzido por um sem-limite de possibilidades e ofertas.

Um dos maiores problemas nesse processo é justamente o de se poder enfileirar todo e qualquer ente conhecido, natural ou manufaturado, artístico ou tecnológico, numa série idêntica de prateleiras para consumo, sejam estas agora virtuais ou reais.

Por outro lado, por mais móveis e "internáuticos" que sejam os meios pelos quais essa nova rede de consumo se amplia, cabe lembrar que toda ela necessita crescentemente de uma estrutura real que a viabilize.

Em recente matéria, a revista *Veja* destaca uma invenção um tanto esquecida nesse processo de serialização e dessimbolização pós-moderno: o contêiner. Citemos parte do texto: "Convencionou-se dizer que o avião, as telecomunicações e a Internet viabilizaram a globalização ao derrubar fronteiras e encurtar distâncias. Do ponto de vista do comércio mundial, no entanto, nenhuma invenção teve mais impacto do que o contêiner — aquela grande caixa metálica que pode transportar, por trens, navios e caminhões, produtos tão distintos como grãos de café e iPods"[4]. Segundo a revista, é hoje de 20 milhões o número de contêineres em atividade, capazes de circundar o planeta por três vezes se dispostos um atrás do outro.

Some-se aqui o estudo do professor Eduardo Italo Pesce, publicado pela *Revista Marítima Brasileira*, no qual importantes indicativos nos são oferecidos[5]: pelos mares, hoje, circulam 80% do comércio mundial, transportados por cerca de 50 mil navios de porte oceânico. No caso do Bra-

2 *Ibid.*, p.13.

3 *Cf.* Richard Sennett, "A cultura do novo capitalismo". Rio de Janeiro: Record, 2006, p.31.

4 *Cf.* Giuliano Guandalini, "A caixa que encolheu o mundo", *Revista Veja* (4/4/07): 104-105, São Paulo, Editora Abril.

5 *Cf.* Eduardo Italo Pesce, "A Marinha do Brasil e a Ordem Marítima Mundial do Século XXI", *Revista Marítima Brasileira* 3ºT. 2006: 89-108, Rio de Janeiro, SDM.

sil, o número é ainda mais expressivo, sendo 95% de seu comércio exterior realizado pela via marítima.

E é diante desse contexto de aceleração de um comércio internacional — sublinhese, extremamente dependente do transporte marítimo, azeitado por contêineres de apetite pós-moderno — que parecemos hoje nos encontrar.

Nesse mesmo ínterim, assume a Marinha do Brasil a responsabilidade pela consolidação de um novo emblema nacional, representante de nossa segunda Amazônia — estendida esta a 200 milhas náuticas (370 km) de todo o litoral brasileiro, representando um total de aproximadamente 4,5 milhões de km² —, a Amazônia Azul, patrimônio marítimo maior de nosso país.

Assume a Marinha do Brasil a responsabilidade pela consolidação de um novo emblema nacional, representante de nossa segunda Amazônia

Vê-se aqui inaugurado um símbolo síntese capaz de agregar em si campos de diversos interesses e investimentos em potencial, a ser colocado na ordem do dia de um "país-continente com pouca mentalidade marítima"[6]; símbolo que, não mera coincidência, vem a nascer em consonância com os atuais rumos da nova ordem global, fatalmente devotada ao mar.

Contudo, é de crucial importância — e aqui chegamos ao motivo que talvez justifique essas linhas — a propagação de uma Amazônia Azul para além da insígnia de um *it*, mas cercada de cuidados que apenas costumeiramente se devotam a uma "dama".

Com efeito, falar em nome de nossa *Dama Azul* é garantir não só a possibilidade de atrair a atenção de nossos governantes, além da de nossas elites, ao potencial econômico, estratégico e até mesmo social desse setor[7], mas também aí valer-se de seu frescor simbólico como medida de fortalecimento de nossa identidade, ampliadas as fronteiras de nosso "corpo-país".

Por essa medida, a divulgação, e conseqüente consolidação simbólica da Amazônia Azul, faria avançar não só nossa mentalidade marítimo-comercial, como igualmente a de um sentimento renovado de Estado-nação, sentimento cujas deficiências nos tornam ainda mais vulneráveis às implicações dessimbolizantes e apátridas da cultura pós-moderna.

Enfrentar isso é estar atento à preservação e defesa de nossas fronteiras patrimoniais, rodeadas de olhares no estrangeiro, e que há muito assistimos assolar a Amazônia verde. Compete-nos, dessa forma, atenção a uma Amazônia Azul da qual são extraídos 83% de todo o petróleo que produzimos[8], fonte igualmente rica em biodiversidade, pesquisa, fármacos, pesca, turismo etc. Por outro lado, não pode restar diminuída em seu valor simbólico, a despertar nas gerações futuras aquilo de que não raro nos orgulhamos, tamanho o vigor de nossas matas, chapadas, bacias hidrográficas e quantas paisagens-símbolo Brasil afora.

Cabe afirmar, por fim, em consonância aos dizeres do professor Eduardo Italo Pesce, que uma maior valorização das ati-

6 *Ibid.*, p. 90.

7 *Cf.* Armando Amorim Ferreira Vidigal, Marcílio Boavista da Cunha, Luiz Philippe da Costa Fernandes et al., *Amazônia Azul: o mar que nos pertence*, Rio de Janeiro: Record, 2006.

8 *Op. cit.*, p. 93 [Dados ainda não atualizados em relação à descoberta do campo de Tupi, na bacia de Santos].

vidades marítimas proporcionaria, em sua medida, "uma mudança de enfoque essencial para viabilizar um novo ciclo prolongado de crescimento econômico e desenvolvimento social no País", apoiada também na observância de uma conjuntura de mercado internacional a ampliar-se irremediavelmente nessa direção.

Quanto ao futuro, consolidado ou não o emblema da Amazônia Azul, fica ele aqui entendido também como expressão de um desejo por um novo tipo de olhar sobre os mares brasileiros. E que melhor espírito capaz de predizer o futuro senão aquele que constantemente o inventa?

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<POLÍTICA>; Poder Nacional; Política nacional; Soberania; Comando da Marinha; Amazônia Azul;

SEÇÃO CAAML

AÇÃO E REAÇÃO: LIÇÕES APRENDIDAS DURANTE OPERAÇÕES DE GUERRA

AÇÃO E REAÇÃO: LIÇÕES APRENDIDAS DURANTE OPERAÇÕES DE GUERRA[1]

"... para qualquer ação, existe uma igual e oposta reação..."
(3ª Lei do Movimento, de Newton)

GUSTAVO LEITE **CYPRIANO** NEVES
Capitão-de-Corveta

SUMÁRIO

USS *Forrestal* (CV-59)
HMS *Sheffield* (D-80)
INS *Ahi-Hanit* (Sa'ar 503)

Eventos reais ocorridos durante operações de guerra ou em cenários de crise entre nações sempre encerram novos procedimentos e findam por exigir o estabelecimento de táticas mais eficazes e sistemas de armas mais modernos e inteligentes.

Com o propósito de atingir o maior número possível de leitores, serão descritos a partir de agora fatos operativos relevantes da Guerra Moderna, a fim de estabelecer um paralelo com três fatores, que, na opinião do autor, são fundamentais para o cumprimento da missão dos navios no mar.

USS *FORRESTAL* (CV-59)

O gigantesco porta-aviões da Marinha dos EUA apelidado de *FID* (*First in Defense*), com 325 metros de comprimento, deslocamento de cerca de 80.000 toneladas e mais de 5.000 tripulantes, chegava ao teatro de operações marítimo (Golfo de Tonkin), nas proximidades do Vietnã, em **25 de julho de 1967**. Ao longo de quatro dias, executaram-se mais de 150 lançamentos bem-sucedidos, sem a perda de uma aeronave sequer.

1 Artigo premiado em 1º lugar na edição 2007 da revista *Passadiço*, p. 5-9.

Vista geral da situação no convés de vôo do USS *Forrestal* durante o combate ao incêndio

No dia **29 de julho**, às 10h52, o segundo lançamento do dia (outro *A-4D Skyhawk*) estava praticamente pronto quando, subitamente, um foguete *Zuni* disparava acidentalmente, por falha elétrica, a partir de um *F-4 Phantom II* posicionado a ré da ilha. O tiro atingiu diretamente o tanque de combustível do *A-4D*, já em fase final de procedimentos de cabine para decolagem, e o querosene de aviação se alastrou em chamas.

A partir deste instante, seguiram-se nove grandes explosões de diversos tipos de munição, perfurações múltiplas no convôo, incêndios de grandes proporções em três conveses e um caos na estrutura de controle de avarias do navio.

À **00h20 do dia seguinte**, o inferno estava extinto. No entanto, os números do desastre ainda não haviam sido totalmente computados: dezenas de aeronaves alijadas, bem como grande quantitativo de munição, além de várias outras perdas materiais. A pior lembrança: 132 militares mortos, 62 feridos e dois desaparecidos.

Foram descumpridas diversas regras básicas: manuseio incorreto de armamento e munição; erro na avaliação das condições atmosféricas que agiram diretamente nos compostos obsoletos da munição embarcada; ausência de Equipamento de Proteção Individual (EPI) e desconhecimento na sua utilização, especialmente as máscaras de ar; carência de sistemas fixos de extinção de incêndio; e falta de adestramento dos demais membros da tripulação, verifica-da após a perda da equipe principal de Controle de Avarias (CAV), a qual foi efetivamente varrida pela primeira grande explosão no convés de vôo.

Após o trágico acidente, foram verificadas as seguintes reações: atualização dos procedimentos de segurança com os diversos tipos de munição e uma evolução em seus componentes, tornando-os mais robustos e confiáveis; o EPI passou a ser exigido com maior rigor; instalação de diversos sistemas fixos com diferentes agentes extintores; execução de constantes e intensos adestramentos individuais e em equipe; e a implementação de uma nova mentalidade: todo marinheiro é antes de tudo um combatente do CAV.

Todo marinheiro é antes de tudo um combatente do CAV

HMS *SHEFFIELD* (D-80)

O mundo deparava-se com o primeiro encontro naval da era dos mísseis guiados. De uma forma singular, comandantes

Aeronave *Super Étendard*, da Armada Argentina, igual à que foi utilizada no ataque de 4 de maio contra o HMS *Sheffield*

de navios e aeronaves passavam a ter a capacidade de destruir seu objetivo sem nunca tê-lo visto.

Após o afundamento do cruzador argentino *Belgrano*, o qual fora torpedeado pelo HMS *Conqueror* (submarino nuclear de ataque) por ordem da primeira-ministra britânica Margaret Thatcher, 323 militares pereceram em um ataque silencioso que marcaria o afundamento da maior unidade naval desde 1945.

Esta suposta autoconfiança no teatro de operações ruiria completamente dois dias depois.

Durante a patrulha do contratorpedeiro tipo 42, HMS *Sheffield*, cerca de 70 milhas náuticas a sudeste de Port Stanley (capital das Ilhas Malvinas/Falk-lands), no dia **4 de maio de 1982**, uma seqüência de ações desencadearia uma série de páginas de relatórios e sindicâncias na Marinha do Reino Unido – o primeiro navio afundado em combate desde o fim da Segunda Guerra Mundial, 37 anos antes.

Será estabelecida uma seqüência didática do ataque preciso e fatal das duas aeronaves *Super-Étendard* (SUE, caça-bombardeiro, construído pela Dassault-Breguet, empresa francesa) da Armada Argentina:

– mais de duas horas antes do impacto: o P2H *Neptune* (aeronave de patrulha marítima fabricada pela *Lockheed*) obtinha contato com o grupo-tarefa britânico, o qual também registrara os dados do radar da aeronave oponente e seu contato nos radares de busca – o alarme aéreo na força permanecia amarelo;

– menos de duas horas antes do impacto, os dois SUE decolavam da base argentina de Rio Grande, armados com um míssil *Exocet* AM-39 (míssil ar-superfície) cada, a fim de atacar os contatos reportados pela aeronave esclarecedora;

– entre 400 e 250 milhas náuticas (MN) do objetivo permaneciam em vôo de perfil alto;

– entre 250 e 60 MN, passavam a voar próximo ao nível do mar;

– a 60 MN, subiam a 300 pés e realizavam sua primeira emissão com o Agave (radar de busca que fornecia os dados do alvo ao

Comandantes de navios e aeronaves passavam a ter a capacidade de destruir seu objetivo sem nunca tê-lo visto

HMS *Arrow* prestando auxílio no combate aos incêndios e na evacuação da tripulação do HMS *Sheffield*, em 4 de maio de 1982

míssil), porém sem sucesso; simultaneamente, ocorria a detecção desta emissão pelo HMS *Glasgow* (outro tipo 42 que se encontrava na mesma formatura), disseminada dentro da força e avaliada incorretamente como um radar do *Mirage* III (considerado ruído espúrio) – alarme aéreo amarelo;

– a 33 MN, nova emissão com a detecção de três contatos, sendo um de maiores proporções (assumido como o HMS *Invincible*, porta-aviões). O *Glasgow* confirmava, neste instante, a correlação do ruído com o Agave e obtinha contato radar com as aeronaves a 40 MN, disseminando-o pelo *link* de dados e disparando o *chaff* de distração – até aquele momento, nenhuma reação por parte da força (a patrulha aérea de combate foi lançada do *Invincible*, mas como não houve confirmação de contato, o alarme permaneceu amarelo);

– a 27 MN, outra emissão com a respectiva designação do objetivo para o sistema de lançamento do *Exocet* AM-39 / o *Sheffield* obtinha contato radar, porém não recebia a emissão radar do Agave por interferência de seu equipamento de comunicações por satélite Scot (que vinha sendo utilizado naquele exato instante) em seu UAA-1 (equipamento mage);

– a 23 MN, ambas as aeronaves lançavam seus mísseis e retornavam à base. O *Sheffield* permanecia em cruzeiro de guerra, condição Y de fechamento do material e nenhuma reação antimíssil;

– a 8 MN, detecção radar do míssil e detecção Mage do Adac (radar ameaça do *Exocet*) sem o lançamento de *chaff*; e

– a 3 MN, detecção visual do míssil e posterior impacto (às 14h03, fuso horário de Londres), sem que houvesse engajamento dos alvos hostis com o míssil *Sea Dart* ou com os canhões de 4.5" do navio.

Um dos mísseis nunca atingiu o alvo. O outro perfurou o costado do *Sheffield*; no entanto, sem explosão de sua cabeça de combate. Não era necessário. O navio já ardia em chamas, vindo a sucumbir no **dia 10 de maio** (já sem sua tripulação). O ataque ceifou a vida de 20 militares, deixando mais 26 feridos, não só pelo impacto como também por asfixia e queimaduras.

A análise obtida a partir do inquérito instaurado na ocasião apontava para as seguintes reações:

– aprimoramento das avaliações das ameaças levando-se em consideração todas as possibilidades do inimigo: não foi levada em consideração a capacidade de reabastecimento e o conseqüente incremento na autonomia dos SUE, permanecendo a ameaça submarina como a preponderante naquela oportunidade – decidiu-se por guarnecer postos de combate e estabelecer a condição Z de fechamento somente no caso de alarme aéreo vermelho;

– incremento do adestramento de defesa antimíssil, ressaltando a vigilância constante e a necessidade de pronta reação a

partir da primeira possibilidade de ataque (medidas Zippo);

– evolução de significativa parte do material: sistemas de acompanhamento e designação de alvos a baixa altitude mais eficientes; sistemas de defesa de ponto aliados a sistemas de médio alcance; instalação de equipamentos de bloqueio eletrônico (Medidas de Ataque Eletrônico); instalação de filtros no UAA-1, eliminando as interferências com o Scot; melhoria da construção interna dos compartimentos a fim de propiciar o maior controle da fumaça proveniente de incêndios; reestruturação das redes de combate a incêndio de forma a combater continuamente o sinistro, segregando determinadas áreas atingidas por eventual impacto; melhoria da resistência das bombas de incêndio aos choques provenientes de impactos; alteração na composição do material de construção dos compartimentos habitáveis, tornando-os mais resistentes às chamas, entre outros; e

– necessidade de operação de aeronaves AEW (*Airborne Early Warning*) visando a manter a superioridade aérea e do espectro eletromagnético, gerando novos equipamentos instalados em helicópteros (adaptados para este serviço) e projetos de evolução na construção dos porta-aviões britânicos (o projeto, que deverá ser entregue em 2014, supõe uma alteração do convés de vôo que irá capacitá-los a operar aeronaves E-2C *Hawkeye*, caso necessário).

INS *AHI-HANIT* (SA'AR 503)

14 de julho de 2006. Um dos navios mais modernos do globo, a corveta israelense *Ahi-Hanit*, terceira da classe *Sa'ar* 5, realizava sua patrulha nas proximidades de Beirute (Líbano), a cerca de 10 MN da costa.

Dotada do sistema *Barak* I de mísseis superfície-ar de defesa de ponto, com dois lançadores verticais de 32 células cada; canhões *Oto Mellara* de 76mm e *Bofors* de 57mm; um sistema *Vulcan Phalanx* (CIWS – *Close-in Weapon System*); além de equipamentos de bloqueio eletrônico, lançadores de *chaff*, radares de busca e de direção de tiro de última geração, o "Arpão" (tradução do termo hebreu *Hanit*) tinha a capacidade de reagir a qualquer tipo de ameaça esperada no conflito com o Hezbollah ou com qualquer outra Marinha. Cumpre ressaltar que o "Relâmpago" (do hebraico *Barak*) é um sistema autônomo, isto é, não depende de operador em seu modo automático. Foi desenvolvido para contrapor-se a mísseis antinavio, aeronaves e *UAV* (*Unmanned Aerial Vehicle*) em torno de 360º.

Subitamente, um impacto de míssil próximo à linha-d'água, na altura da superestrutura de ré, logo abaixo do convés de vôo: incêndio de grandes proporções; perda da capacidade de operar aeronaves; perda de todos os sistemas de governo; e, após diversas horas de combate aos sinistros, o navio era rebocado ao porto-sede com quatro tripulantes a menos.

A corveta *Ahi-Hanit* deixa o porto de Ashdod após o término dos reparos dos danos causados pelo ataque do Hezbollah

Nenhuma reação do navio ou de seus sistemas de centenas de milhões de dólares.

Após meses de investigação, nem tudo foi esclarecido; no entanto, registram-se algumas conclusões possíveis:

– um ataque inesperado de dois mísseis superfície-superfície C-802 (origem chinesa), provavelmente lançados de terra pelo Hezbollah, baseando-se em uma marcação e visando a saturar as defesas de *hard kill* e *soft kill* da *Ahi-Hani*. Um dos mísseis atingiu um mercante mais distante (23 MN), o qual foi afundado pelo impacto, e o outro penetrou no setor de ré da corveta;

– os sistemas de defesa antimíssil estavam desabilitados por dois motivos: a presença de aeronaves e UAV israelenses que realizavam esclarecimento e ataque ao solo na área, havendo risco de fogo amigo; e ausência de dados de inteligência que confirmassem a existência de mísseis de tamanha sofisticação nas mãos dos oponentes;

– o tempo de reação a uma distância de 10MN seria menor que 60 segundos; e

– o armamento teria sido fornecido por iranianos (IRGC – Islamic Revolutionary Guards Corps), que teriam auxiliado no lançamento para que o mesmo tivesse maior chance de sucesso.

Em decorrência das avaliações e registros israelenses após o incidente, o alto escalão das Forças Armadas tomou as seguintes decisões:

– quatro oficiais e o comandante perderam seus cargos e permanecem em Organizações Militares de apoio em terra;

– a tripulação necessitava intensificar seu nível de adestramento, uma vez que não reagiu adequadamente à ameaça, mantendo seus sistemas em modo *stand by* (pelo relatório, o comandante não foi informado previamente desta situação);

– seriam revistos todos os procedimentos de defesa antimíssil em operações de crise e de guerra; e

– o chefe do Comando Naval foi responsabilizado por ter classificado como "imaginários e exagerados" os relatórios do setor de inteligência militar de Israel com relação à possibilidade de emprego de mísseis antinavio pelo Hezbollah três anos antes (fator considerado crucial no evento).

Muitas discussões sobre o tema ainda ocorrem até hoje, assim como punições e

Míssil superfície-superfície de fabricação chinesa C-802, em arranjo sobre caminhão, semelhante ao utilizado pelo Hezbollah por ocasião da ação contra a corveta israelense *Ahi-Hanit*

outras deliberações, todas, obviamente, visando a uma reestruturação de procedimentos em Israel, especialmente no intercâmbio dos dados de inteligência entre as agências e o setor operativo.

Três casos distintos, que se inter-relacionam por suas grandes semelhanças:

– todos estão defasados por uma moldura temporal de duas décadas, a partir da rendição da Alemanha nazista de Hitler;

– implicaram perdas severas de algo que nenhum setor do material, de qualquer Marinha que seja, tem a capacidade de restituir à sua condição original: vidas humanas;

– a visualização clara de que para toda ação existirá sempre uma reação, seja ela tática, estratégica, econômica, militar ou política, sendo que qualquer retardo no restabelecimento de uma condição favorável poderá ser letal; e

– os três fatores alertados pelo autor ao início do texto, sempre presentes em todos os eventos, com particularidades e gradações variáveis dentro de cada um deles: **Controle de Avarias, Adestramento** e **Inteligência**.

O correto e pleno usufruto da oportunidade única que cada milha navegada, seja em imersão ou sobre as águas jurisdicionais, cada hora de vôo ou cada minuto dos planejamentos constitui-se em fator decisivo para a evolução e o aperfeiçoamento desses três aspectos (fatores). Independentemente do tipo de comissão, é importante perseguir de forma ostensiva e incansável: um **controle de avarias** cada vez mais eficiente, que tenha capacidade de adequar-se às diferentes classes dos meios operativos; um **adestramento** contínuo, que possa vislumbrar a maior parte das situações passíveis de ocorrer em eventos reais, a fim de que os sistemas de bordo possam ser empregados, de acordo com a doutrina estabelecida, com propriedade e rapidez; e a obtenção de dados de **inteligência** completos e confiáveis, que demonstrem claramente, principalmente aos executores das missões, as capacidades e possibilidades do inimigo.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS> ; Operação de paz; Ministério da Defesa; ONU; Grécia; Haiti; Relações internacionais; Mello, Sérgio Vieira de; Política externa;

REFERÊNCIAS

1. http://www.forrestal.org;
2. http://www.chinfo.navy.mil/navpalib/ships/carriers/histories/cv59-forrestal/cv59-forrestal.html;
3. http://news.bbc.co.uk/onthisday/hi/dates/stories/may/4/newsid_2504000/2504155.stm;
4. Loss of HMS *Sheffield* – Board of Inquiry nº 00520/2.X, do HMS Sheffield, de 28/5/1982;
5. Comments on action required or taken in respect of HMS Sheffield Board of Inquiry Report – Anexo A do Ofício nº 520/237.L, do CINCFLEET (UK), de 13/9/1982;
6. Ata da reunião do Almirantado nº D/NLC/1/78/9/1, do Ministério da Defesa (UK), de 812/1982;
7. http://www.cbsnews.com/stories/2006/07/15/ap/world/mainD8ISKVT80.shtml; e
8. http://www.spacewar.com/reports/Israel_Probes_Naval_Missile_Defense_Failure_999.html.

DOAÇÕES AO SDM – 1º TRIMESTRE DE 2008

DEPARTAMENTO DE BIBLIOTECA DA MARINHA

RELAÇÃO DOS DOADORES

Almirante-de-Esquadra Carlos Augusto Bastos de Oliveira
Contra-Almirante Max Justo Guedes
Capitão-de-Mar-e-Guerra Joaquim Arinê Bacelar Rego

PERIÓDICOS RECEBIDOS

CANADÁ

Canadian Naval Review – summer 2007

ESPANHA

Revista General de Marina – jul. 2007, nov. 2007

ESTADOS UNIDOS

Jane's Defence Weekly – 20 nov. 2007, 5 dez. 2007, 12 dez. 2007, 19 dez. 2007, 2 jan. 2008, 9 jan. 2008, 16 jan. 2008, 23 jan. 2008
Jane's International Defence Review – nov. 2007, dez. 2007, jan. 2008
Military Review – jan./fev. 2006, mar./abr. 2006
Naval Forces – nov. 2007
Proceedings The Independent Forum on National Defence – out. 2007, nov. 2007
Via Inmarsat – jan./mar. 2008

FRANÇA

Chasse-Maré – dez.2007

ITÁLIA

Rivista Marittima – jan. 2008
Rivista Militare – set./out. 2007

PORTUGAL

Revista da Armada – dez. 2007, jan. 2008

BRASIL

Cadernos do CHDD – 1º semestre de 2007
Comunitárias – Revista da Abruc – dez.2007
CNT – Transporte Atual – número especial
Informativo Marítimo – jul./set. 2007
Nomar – agosto 2007, novembro 2007
Pesquisa Fapesp – jan. 2008, fev. 2008
Portfolio – ago. 2007, out. 2007, nov. 2007
Revista do Clube Naval – out./dez. 2007
Revista Marítima Brasileira – out./dez. 2007
Revista Passadiço – 2006, 2007
Revista da EGN – jun. 2006, dez.2007
Tecnologia e Defesa – dez. 2007/jan.2008
Tecnologia Militar – abr. 2007

CARTAS DOS LEITORES

Esta seção destina-se a incentivar debates, abrindo espaço ao leitor para comentários, adendos esclarecedores e observações sobre os artigos publicados. As cartas deverão ser enviadas à *Revista Marítima Brasileira*, que, a seu critério, poderá publicá-las parcial ou integralmente. Contamos com sua colaboração para realizarmos nosso objetivo, que é o de dinamizar a *RMB*, tornando-a um eficiente veículo para idéias, pensamentos e novas soluções, sempre em benefício da Marinha, mais forte e atuante. Sua participação é importante.

A DIREÇÃO

Recebemos duas correspondências do Vice-Almirante (Ref[R]) Luiz Edmundo Brígido Bittencourt, a primeira sobre a matéria de sua autoria:

HUMAITÁ – 140 ANOS

RMB 4ºtrim./2007 – págs. 20 a 23

Depois de lerem o artigo *Humaitá – 140 anos*, pessoas me perguntaram como se desenrolou a carreira do heróico comandante do *Alagoas* após a Guerra do Paraguai – Joaquim Antônio Cordovil Maurity.

Dos registros do Serviço de Documentação da Marinha, retirei as seguintes informações:

Filiação: Jacó Maria Mauriti e Joaquina Eulália Cordovil Mauriti

Primeiros estudos: Colégio Pedro II

Carreira: aspirante (1860), guarda-marinha (1862), segundo-tenente (1864), primeiro-tenente (1867), capitão-tenente (1868), capitão-de-fragata (1875), capitão-de-mar-e-guerra (1883), contra-almirante (graduado) (1890), contra-almirante (1892), vice-almirante (1894), almirante (graduado) (1902), almirante (1903); reformado a pedido em 1911, com 56 anos de serviço.

Comandos: Após o comando do *Alagoas*, seguiram-se os seguintes: Corveta *Bahiana* 1873 e 1886, Encouraçado *Baía* (duas vezes), Encouraçado *Barroso*, Encouraçado *Mariz e Barros*, Encouraçado *Lima Barros* (duas vezes) e Monitor *Javari*. Comandou o Encouraçado *Aquidabã* (12/86 a 10/89) e a Primeira Divisão da Esquadra (4/92 a 3/93). Foi, ainda, chefe do Estado-Maior da Armada (11/6 a 8/08) e comandante-em-chefe da Esquadra Nacional (8/8 a 3/9).

Outras comissões: estudante de artilharia na Europa (1871 a 1873); representante do Brasil no Congresso Internacional Marítimo em Washington (1893); presidente da Comissão Brasileira na Exposição Universal Colombiana de Chicago (1893) e chefe da Comissão de Fiscalização de Construção na Europa (1909).

Participação na Guerra do Paraguai:

Foi louvado em diversas ordens do dia pelo seu destacado desempenho com bra-

vura, inteligência, sangue-frio, dedicação ao serviço etc. nas seguintes ações:

– ação contra duas chatas paraguaias a 26 e 28/3/1866;

– bombardeio contra Itapiru a 14 e 16/4/1866;

– bombardeio contra Passo da Pátria a 18/4/1866;

– bombardeio e apoio ao desembarque em Curuzu a 3/9/1866 (a bordo do *Barroso*);

– bombardeio contra Curupaiti a 18 e 22/9/1866 e 3/3/1867;

– forçamento de Curupaiti a 19/8/1867;

– forçamento de Humaitá a 19/2/1868;

– serviços de ronda noturna e de pescar, arredar e inutilizar torpedos (O.D. Esq. 30/8/66);

– forçamento de Tebicuari a 24/7/1868;

– penetração no Tebicuari a 28 e 31/7/1868;

– forçamento de Angustura a 9 e 10/10/1868;

– reconhecimento de Vileta a Assunção a 29 e 30/11/1868;

– apoio ao desembarque de Santo Antônio a 5/12/1868; e

– expedição ao Rio Manduvirá a 6 e 8/1/1869.

Durante um dos bombardeios a Curupaiti de que tomou parte, foi ferido por um estilhaço no olho esquerdo. Em conseqüência, ficou quatro meses de licença, quando veio ao Rio de Janeiro. Estava de volta a tempo de tomar parte do forçamento de Curupaiti.

Dos textos de seus elogios, devem ser destacados:

– "..., comandante do *Alagoas*, é louvado pela bravura e inteligência que desempenhou na bela ocasião da passagem da Esquadra encouraçada de monitores pela fortificação de **Curupaiti**, e tão conhecido como empreendedor de ações honrosas ao Pavilhão Brasileiro, merece o mais pomposo elogio meu, ou antes, a gratidão do país que é superior a tudo quanto eu possa dizer."

Assinado: Inhaúma.

– "... foi louvado pelo ato de arrojo e mais insigne bravura, forçando o famoso passo de **Humaitá** só no fraco monitor do seu comando, ao amanhecer do dia, exposto a irremediável e infalível avaria, manifestando-lhe o sentimento de não lhe poder colocar nos ombros do brioso e jovem comandante do *Alagoas* as dragonas de General da Armada."

Assinado: Inhaúma.

– "... foi louvado pelo Governo Imperial e por Sua Majestade o Imperador, que houve por bem mandar fazer especial menção deste oficial que, investindo só contra as baterias da terrível fortaleza, dispersando e metendo a pique a multidão de canoas dos paraguaios que tentaram abordá-lo, conquistando um lugar de honra entre os mais valentes oficiais da Esquadra."

Assinado: Inhaúma.

– "A morte acaba de arrebatar à nossa Pátria e do seio da nossa Armada um dos seus heróicos e prestimosos servidores, o Almirante reformado J. A. C. Mauriti, ontem falecido nesta capital... cujos serviços, quer durante a guerra quer durante a paz, não precisam ser aqui lembrados por já pertencerem à história naval do nosso país. Entre esses serviços, porém, não é demais rememorar à geração presente o seu extraordinário feito como comandante do pequeno Monitor *Alagoas* na memorável "**Passagem de Humaitá**", ato de heroicidade que lhe enalteceu o nome e o recomendou para sempre à gratidão nacional. Elogiando esse seu arrojo e da mais insigne bravura, o Comandante da Esquadra em Operações (no Paraguai), o íntegro Almirante Inhaúma, comparou-o a Nelson em Copenhague acrescentando sentir não poder colocar-lhe nos ombros as dragonas de oficial superi-

or, distinção que o ínclito Marquês de Caxias quisera que fosse mais, dizendo que ele se tornara digno das dragonas de oficial-general da Armada. (O.D. do EMA de 7/1/1915)

Condecorações: Cavaleiro da Ordem de Cristo (1867), Oficial da Imperial Ordem do Cruzeiro (1868) e Cavaleiro da Ordem de São Bento de Aviz (1877).

A outra correspondência do Vice-Almirante (Refº) Luiz Edmundo Brígido Bittencourt, refere-se a:

O NAVIO HÍBRIDO, O COURAÇADO E A GEOPOLÍTICA DE SEU TEMPO

RMB 4ºtrim/2007 – págs. 133 a 145

Li com vivo interesse o excelente artigo do Professor Sylvio dos Santos Val.

Entretanto, não posso deixar de apontar uma importante omissão por parte do autor quando trata da "Idade Média da Construção Naval no Brasil" no tópico "Onde estão as trevas", à página 141.

Está escrito: "A tal 'Idade Média da Construção Naval no Brasil' findaria com o programa de construção no Estado Novo (1937)... Entretanto, a *maior parte* da recomposição se fez, como na década de 1920, com *encomendas a arsenais estrangeiros...*" e, mais adiante, "... uma Idade Média se *esgotaria apenas com o governo militar iniciado em 1964*" (os grifos são meus).

O Professor Val deixou de considerar os 31 navios de guerra construídos em estaleiros nacionais, militares e privados, entre 1937 e o início dos anos 50. Será que o Professor Val desconhece que no início da Campanha do Atlântico Sul da Segunda Guerra Mundial a base da Marinha do Brasil para comboiar o comércio vital brasileiro (cabotagem e intercontinental) estava calcada nas seis corvetas da classe *Carioca* construídas no fim da década de 30 no Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras (AMIC)? E que os navios que transportaram as nossas valorosas tropas da Força Expedicionária Brasileira (FEB) para a Itália tiveram como integrantes de suas escoltas os três contratorpedeiros da classe *Marcílio Dias* (Classe M), também construídos no AMIC no início dos anos 40? E que integravam os comboios escoltados pela Força Naval do Sul (Rio de Janeiro/São Francisco do Sul) as seis corvetas da classe *Matias de Albuquerque* construídas nos Estaleiros Lage, da Ilha do Viana, no Rio de Janeiro? E que os monitores *Parnaíba* e *Paraguassu* patrulharam as águas da Baía de Todos os Santos – o primeiro, o marco do início do ressurgimento da construção naval militar no Brasil, construído no AMIC, e o segundo, no chamado "Arsenal Velho", também no Rio de Janeiro?

É preciso não esquecer a época de ouro do nosso Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, quando se chamava Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras (AMIC), durante a Segunda Guerra Mundial.

Deixaram de ser mencionados acima os seis contratorpedeiros classe *Amazonas* (classe A) por não terem ficado prontos para lutar na Campanha do Atlântico Sul, assim como, pelo mesmo motivo, os caça-submarinos *Rio Pardo* e *Rio Negro* e os seis da classe *Piraquê*, estes construídos na Ilha do Viana.

Não é do meu conhecimento que a Marinha do Brasil, no período considerado pelo Professor Val, tenha incorporado um navio sequer e que "como na década de 1920", os tivesse encomendado a "arsenais estrangeiros".

Será que o Professor Val considerou como "encomendas" os seis contratorpedeiros classe *Javari* que, ainda não acabados, foram tomados pelo governo inglês e, com a bandeira de São Jorge, tomaram parte ativa na Segunda Guerra Mundial?

Durante a Segunda Guerra Mundial, a Marinha do Brasil, isto sim, recebeu, *cedidos* pelos Estados Unidos, oito caça-submarinos classe *Javari* (caça-pau), oito caça-submarinos classe *Guaporé* (caça-ferro) e oito contratorpedeiros-de-escolta classe *Bertioga*.

O Professor Val, ao escrever tão interessante artigo, não deve ter considerado as *Memórias de um Engenheiro Naval*, do Almirante Júlio Régis Bittencourt (SDM, 2005), ou pelo menos os seguintes artigos publicados na *Revista Marítima Brasileira*: "O lançamento ao mar do CT *Marcílio Dias*, uma festa do Brasil", 2ºtrim/2005, págs. 229 a 232; "Quando o Presidente da República visitava com freqüência o Arsenal de Marinha ...", 2ºtrim/2005, págs. 232 a 235; e "Lembranças dos navios-mineiros", 3ºtrim/2005, págs. 228 a 231.

Ainda sobre o Navio Híbrido recebemos correspondência do Vice-Almirante (Refº) Helio Leoncio Martins o texto seguinte:

Tenho a satisfação de fazer especial referência ao excelente artigo "**Navio Híbrido – Couraçado**", de autoria do Professor Sylvio dos Santos Val, publicado na *RMB* v.127, out-dez 2007.

É dos estudos mais bem-feitos sobre a profunda transição do material e armamento navais no século XX. Além da visão abrangente de toda a situação mundial vivida em torno desses instrumentos bélicos, posiciona muito bem a Política Naval brasileira neste contexto, com suas limitações, caminhos errados e alguns resultados.

O autor maneja os conhecimentos técnicos necessários sem falhas, sem se perder em divagações leigas.

É com prazer que nós da Marinha vemos como o ambiente acadêmico está se preocupando, e acertadamente, com os problemas da segurança naval do País. Este é o caminho correto para que as decisões tomadas pelos políticos, seus discípulos no futuro, compreendam com exatidão o valor e a necessidade de dispormos de Marinha atualizada e eficiente.

A MARINHA DE OUTRORA

AS LIÇÕES DE ONTEM PARA A MARINHA DE HOJE E DE AMANHÃ

– A Guerra do Paraguai (Parte XVII)
– Contratorpedeiro *Santa Catarina* – Controle de avarias
– Presidente da República a bordo do Cruzador *Barroso*

A GUERRA DO PARAGUAI (XVII)

escrita durante a luta por quem dela fez parte

A Biblioteca da Marinha possui em seu acervo, entre muitas obras classificadas como raras, uma coleção interessantíssima e de grande valor histórico, encadernada, de vários volumes da revista *Semana Illustrada*, do período de meados de 1865 até meados de 1869, cobrindo, portanto, toda a Guerra do Paraguai.

Nela encontramos inúmeros textos e desenhos de "correspondentes de guerra", na verdade oficiais que lutavam na frente de combate e mantinham correspondência com a revista, descrevendo o que viam e vivenciavam.

A *Revista Marítima Brasileira* julgou de especial importância que tais artigos e desenhos fossem publicados para torná-los conhecidos de um público maior.

Assim, desde a edição do 1º trimestre de 2004, os nossos leitores tiveram o privilégio de conhecer, basicamente em ordem cronológica, artigos devidamente ilustrados, de autoria de quem estava no fragor das batalhas (a grafia da época foi preservada).

Nesta edção completamos a publicação do conjunto de cartas do **Leva-Arriba**, na verdade **Antônio José Victorino de Barros** (*Dicionário de Pseudonymos* – Livraria J. Leite, 1929, Rio de Janeiro).

É justo que se enalteça a iniciativa do Serviço de Documentação da Marinha (SDM) em ter preservado os exemplares da *Semana Ilustrada*. Nesse sentido, destacam-se os trabalhos da Biblioteca e do Departamento de Arquivos, especialmente dos técnicos que trabalharam na microfilmagem desse valioso material, facilitando a sua consulta pelos pesquisadores e demais interessados. É válido ressaltar, também, a colaboração de **Dorita Dias Couto Ribeiro**, que transcreveu com minúcia os textos aqui publicados, e, como não poderia deixar de ser, a iniciativa do nosso colaborador benemérito **Vice-Almirante (Refº) Luiz Edmundo Brígido Bittencourt**, que idealizou o resgate desses textos tão importantes para a memória da Marinha e do Brasil.

CORRESPONDÊNCIA durante a GUERRA do PARAGUAI

Esquadra Encouraçada
Semana Ilustrada
Villeta, 26 de Dezembro de 1868
Meu caro Doutor,

As auras da felicidade continuam a afagar as armas do Imperio. Desde o dia 6 repetidos e brilhantes triumphos são novo realce aos que ellas teem alcançado na lucta titanica, de que a historia se ha de occupar debaixo da epigraphe – Guerra do Paraguay.

Em menos de mez o nosso exercito, com o denodo do seu chefe, a intrepidez de seus benemeritos officiais e a coragem typo de seus soldados, tem escrito a ferro e fogo tantas epopéas quantos são os combates e as batalhas, em que heroicamente pelejaram nesse curto espaço de tempo.

A esquadra reconhece e proclama estas verdades e o pregão dos bravos marinheiros, que a compõem, é juiso de muita competencia, porque a esquadra, nas agoas do hoje quasi libertado Paraguay, não sabe invejar actos de bravura, provas de pericia, factos de abnegação e lances de patriotismo. De tudo isso fornece largos exemplos aos contemporaneos para admiração dos vindouros.

Mas por isso mesmo que são tantos e tão assignalados os triumphos, é que elle

tem custado ondas de sangue precioso. Contam-se sete mil praças fóra de combate.

Em compensação Lopez acha-se reduzido a pouco mais de mil homens.

Angustura está cercada, a communicação de Palmas aberta pelo lado do Paraguay e por consequencia em linha recta. Antes pois de findar o anno da impertinente *vovó*, a horda de barbaros, que ha quatro annos desbastamos, ficará completamente anniquilada. Se o Atila paraguayo escapar, os hunos, que desgraçou, não o acompanharão.

Só na esquadra ha 455 prisioneiros, dos quaes trinta e quatro officiaes e 17 sargentos.

Os coroneis Serrano e Gozales estão no *Princeza*.

Serrano é amigo do peito, confidente de Lopez e principal executor de sua alta justiça. Fino qual lã de kagado, simula para comnosco muita amisade e submissão. Entretanto conversando em guarany com um de nossos praticos, disse-lhe "os malditos macacos mataram a flôr dos paraguayos, não ha mais Paraguay – a guerra está acabada".

A excepção dos macacos, concordo com o prisioneiro. O diabo tem carregado, nestes 21 dias uns dez ou doze mil apaniguados do dictador em apparatoso comboy com *el Obispo Palacios*, definitivamente fusilado, para *no mas volver al mundo*, no dia 20 do corrente, apenas nosso exercito cercou Lomba Valentina, onde se aloja o monstro.

A guerra portanto parece querer dizer-nos adeus. Póde-se ir com as seiscentas mil bombas, que tem feito estourar; não nos deixa saudades.

Quisera ver por aqui, meu caro Dr., os melhores generais e almirantes da Europa e dos Estados Unidos. Haviam de fazer menos do que temos feito se não fizessem completo *fiasco*.

O illustre marquez de Caxias tem-se portado como o mais bravo do exercito.

Perdidos muitos dos nossos chefes, reproduz-se por toda parte; sua espada brilha á frente dos soldados, acha-se onde está o perigo. Ha dias passou 20 horas á cavallo sem comer e debaixo de copiosa chuva.

Os generaes Argollo e Gorjão acham-se ainda com o almirante. Herval está em terra defronte de nós.

Ha perto de trez mil feridos em Villeta, quasi exclusivamente tratados pelos medicos da esquadra com a humanidade, disvelo e mestria, que distinguem estes verdadeiros sacerdotes da caridade, dos quaes é Pontifice o benemerito Dr. Carlos Frederico.

Tem o valente e illustrado Visconde de Inhauma coadjuvado com toda a dedicação o digno general em chefe.

A passagem do exercito para Santo Antonio é manobra, que louvaria a mais disciplinada esquadra.

Não deve, porém, o paiz desconhecer os prestimos de mais dous athletas da esquadra – os chefes Alvin e Barão da Passagem, aquelle provendo os meios de acção e ao serviço economico e este dirigindo os movimentos de guerra na galharda divisão sob o seu commando.

Conversemos agora, Dr., a respeito da fuga, captura ou refugio do feroz Lopez, posto fóra da lei da humanidade pelo Sr Washburn e por elle declarado – inimigo do genero humano.

Lopez não é um despota commum, é tyrano de fibra crudelissima, sanguinario sem rival, exterminador de seu proprio paiz e causa principal senão unica dos prejuisos de trez nações, provocadas por elle a luta caprichosa somente para ostentar-se o equilibrador das republicas sul-americanas.

Como punil-o? É a questão a resolver.

Se o feroz dictador succumbir na fuga asphyxiado pelo malôgro das ambições, ou por uma bala de quem lhe for no encalço, está tudo acabado. Responderá somente á Justiça Divina, porque morrer sem processo ou julgamento não é responder á justiça dos homens.

Capturado pelo Brasil, ou refugiado em paiz estrangeiro, a diplomacia deve fazel-o julgar por um Jury composto de Juizes de todas as nações cultas.

O *veredictum* do Jury pode e deve ser util á humanidade em geral.

30 de dezembro – Felizmente ainda tenho occasião de dar-lhe a ultima e mais importante novidade.

Angustura rendeu-se depois de intimada a guarnição. A intimação foi a Minerva sahida de dous cerebros; quando o almirante a communicou ao general em chefe já este ruminava a idéa, segundo referiu.

Seja, porém, a iniciativa de quem for, jaz por terra o ultimo reducto do terrivel dictador.

Qual o antigo Martins de Freitas quiz o commandante Lucas Carrilho ver se Lopez se havia com effeito retirado da Lomba Valentina. Viu pasmado as eloquentes provas da derrota e fuga precipitada do feroz marechal e crêo piamente como S. Thomé.

Comtudo pediu espera e para não depor as armas sem alguma perfidia de moda paraguaya, atrahiu com bandeira branca um nosso monitor junto as baterias de Angustura e fez-lhe fogo a valer.

Depois quiz virar o feitiço contra o feiticeiro, ultima demão á deslealdade.

Temos com a rendição mais uns mil e tantos prisioneiros e desesete peças de grosso calibre.

Diga aos marechaes e almirantes de lá que se quizerem mais venham cá buscar. A occasião é propicia.

Leva-arriba.

★

★ ★

Esquadra Encouraçada

Semana Ilustrada

Assumpção, 14 de Janeiro de 1869

Meu caro Doutor,

Está concluida a missão do Leva-arriba.

Commetendo a empreza de relatar com a indispensavel fidelidade e a maior independencia os factos navaes da Guerra do Paraguay, o ignorado correspondente nunca se appartou do seu programa.

Ahi ficam nas columnas da *Semana Illustrada* registrados todos os feitos memoraveis da esquadra sob o commando em chefe do benemerito visconde de Inhaúma.

Não foram descriptos em linguagem pomposa, em phrase campanuda; mas, em compensação, o povo os comprehendem, porque para o povo, que gosta de dicções singelas, é que o Leva-arriba escreveu.

Penna mais apta nas lidas da escripta e mais victoriosa nas batalhas das narrativas, póde thomar por theses as missivas da esquadra, dar-lhes o necessario desenvolvimento e assim compor um poema superior aos dos argonautas, superior sem duvida, meu caro Dr., por isso que, se aquelles arrojados navegadores commandados por Jason conquistaram o velocino, os nossos não menos arrojados marinheiros, sob a direção asisada e iniciativa sempre opportuna do almirante visconde de Inhaúma, alcançaram, nas gigantescas difficuldades, que venceram, alto renome para o paiz e immorredoura gloria para si.

D'ora avante o Brazil ha de merecer mais attenção dos seus visinhos do Prata e de todos os povos americanos, que fallam e gaguejam a lingua de Calderon de La Barca, assim como melhor conceito dos Estados europeus, que tão pouca benevolencia dispensam ao Imperio do Cruzeiro.

Os ultimos *buques d'el Supremo* lá se ficam a pique no *Manduvirá*.

Ninguem sabe onde esse verdugo abominavel achou abrigo. Crê-se que esteja em algum recesso da cordilheira, como se crê que ande caminho da Bolivia em demanda de navio, que o transporte ao velho continente da Europa.

Desejo tanto ver o exterminador do Paraguay punido e completa assim a vingança das insolitas offensas, que nos irrogou, desejo tanto não vel-o, no meio das grandezas e ostentações compradas com os milhões que extorquio, zombar das victimas immoladas por seu furor, que às vezes até me supponho aspirante a sanguinario.

Sei que o exercito e a esquadra desempenham explendidamente o honroso mandato – a desafronta dos brios nacionaes, mas quero o malvado Solano fóra do Paraguay e punido como réo de enormes crimes provados; sem este contrapeso não se satisfaz a balança dos meus desejos.

A esquadra não póde perseguil-o nas montanhas, onde se acoutou.

A missão da esquadra vae reduzir-se á policia dos rios, a evitar a construção de novas fortificações, a proteger as povoações ribeirinhas e a fazer tambem a sua diplomacia no gosto do sabio Orlan.

Apanhe-o o exercito, erga-se um novo barão do Triumpho, a nata dos paladinos; e, preso o scelerato, seja processado e punido em Assumpção.

E immensamente criminoso e não deve ficar impune.

Não ha mais guerra. Ha difficuldades de paz e a maior é a liberdade de Lopez.

Á fera do Paraguay, briosos e denodados campeões do exercito!

Coroae a vossa obra.

Saude e felicidade, Dr.

Guarde um amistoso aperto de mão para o amigo que ninguem conhece e que pela ultima vez se assigna

Leva-arriba.

★

★ ★

Notícias da Esquadra

Semana Illustrada

Apontamentos,

Aproveitando a partida do vapor *Anicóta* faço estas linhas para noticear-lhe que, graças aos cuidados de uma repartição que temos em Montevidéo com muitos empregados, e em que o seo Chefe é um verdadeiro janota, apezar de já contar seos 40 janeiros, hia a esquadra sentir a falta de mantimentos se não fossem as acertadas providencias tomadas pelo Commandante em Chefe, pois que, tendo-se concluido a 30 do passado o contracto celebrado entre aquella repartição e o fornecedor Zalduandi, até hoje não consta quem seja o substituto d'elle.

Só se póde attribuir a esquecimento este proceder para com a esquadra, que actualmente deve estar em constante movimento cursando os pontos mais importantes do rio Paraguay, para que o tyranno Lopez não se escape impunemente, como talvez deseji.

Acha-se já no exercito, o Tenente-Coronel Porto Carrero, que acaba de chegar de Matto Grosso, no vapor *Charrua*. Vem elle com boas desposições, visto que trouxe numerosa família! É signal evidente que quer empregar-se em operações activas de guerra.

O vapor *Payssandú* foi dispensado do serviço do exercito, e o *Itapicurú* vae ser empregado em conduzir o gado, que tem de formar um grande deposito em Pirajú, que

julgo ser para as primeiras operações; pois o moço Principe tem desejos de acabar com a festa o mais breve possivel, e de seo lado tem elle o conselheiro Eliziario que com a esquadra tem sido um importante auxiliar, por ser um velho de vontade e energia.

Nestes dias tem chegado para cima de dois mil cavallos e mulas para o exercito.

A esquadra fretou uma barca franceza que está carreganndo os projectis e peças que existem em quantidade em depositos da esquadra e que são agora aqui desnecessarios. Agora é que ahi hão de pasmar da quantidade de munições que havia na esquadra e por isso nada lhe faltou: ella sempre teve até para ceder ao exercito.

Assumpção, 22 de Julho de 1869

* * *

Como lhe noticiei na anterior, de 22, continua-se á espera de mantimentos para a esquadra, que por ora não tem soffrido necessidades: o fornecedor ou seu fiador já se apresentou aqui, é o Sr. Miguel Carlos Corrêa Lemos, 1º tenente reformado, porém parece que veio ainda observar estes logares, e então providenciar nas remessas de mantimentos! De tudo isso o unico culpado é a tal repartição, que não sei qual o prestimo que tem, porque dos contractos por ella feitos em Montevidéo são sempre mais caros os generos, comparados com as compras realizadas no logar em que está a esquadra; e isto não é d'agora, data de sua instituição.

O brigadeiro Portinho afinal appareceu no Tebicuary, onde está em communicação com o chefe Lomba, que novamente para alli foi em exploração do rio e protecção á divisão.

Felizmente o encouraçado *Silvado*, que encalhára em cima de umas pedras em frente ao Monte-Alto, acima de Assumpção, e, que tendo recebido muita agua provenientes dos rombos feitos em seu casco, causava receio, acha-se salvo, graças aos esforços do commandante e guarnição do mesmo navio, coadjuvadas pelas do *Colombo*, *Bahia* e *Araguay*, e pelo praticomor Etchbarne.

Os nossos amigos em Assumpção, já cantam hosanas por *um encouraçado de menos*! Anunciaram-o completamente perdido, e não duvido que algum telegramma de Buenos-Ayres dê tal noticia, para ser levada até ahi.

A 24 seguio para Corumbá o aviso *Filippe Camarão* com as malas para a provincia de Matto-Grosso; isto prova como a esquadra faz o serviço de communicação com aquella provincia. O *Vassimon* chegou dessa côrte a 23 e o *Werneck* no dia 24 de manhã, sahindo o *Camarão* á noite, carregado de objetos para o arsenal de marinha de Cuyabá.

O encouraçado *Bahia* que guarda a bocca do Manduvirá agarrou um paraguayo que vinha rio abaixo em uma balsa de couro.

Sua Alteza o Sr. Conde d'Eu desejando fazer economias, mandou também dispensar do serviço do exercito o vapor *Tigre*, ficando somente ocupado no transporte de cavallos do Alto Paraná, o vapor *Desesseis de Abril*, e na remoção do hospital e commissões ligeiras o *Guaycurá*.

Veio de cima o *Silvado* e procurou fundear dentro do ancoradouro, onde facilmente pode fazer os reparos que necessita.

Nosso ministro continua a mostrar interesse pela esquadra; acabam de chegar no *Werneck* duas magnificas lanchas a vapor, que com as existentes sóbem ao numero de 12, proprias para certos serviços, principalmente dentro dos rios Jejuy, Tebicuary, Manduvirá, Salado, etc., etc.

Em 30 de Julho de 1869

CONTRATORPEDEIRO *SANTA CATARINA* CONTROLE DE AVARIAS

Em edição anterior desta revista, relatei atuação do Contratorpedeiro (CT) *Santa Catarina* – o Tigre do Caribe – na área de comunicações. Reporto-me, agora, ao Controle de Avarias – CAV.

Estava eu de serviço no início do ano de 1969, com o navio na bóia fronteiriça ao Cais Norte do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), ocasião em que vinha ocorrendo a Inspeção de Eficiência sob o controle do Comando do 1º Esquadrão de Contratorpedeiros, a despeito do sucesso que o navio acabara de ter no "Shakedow" da Marinha americana, em Guantánamo.

O CT *Santa Catarina* estava na bóia justamente porque no dia seguinte deveria ser submetido à inspeção de CAV ao largo. Naquela noite, por volta das 2 horas da madrugada, fui acordado pelo contramestre, que me informava estar havendo um incêndio no CT *Mariz e Barros* e que já pedira apoio de Socorro Externo pela fonia da Esquadra que interligava todos os navios.

De pronto, mandei que tocasse reunir para o grupo de CAV e Socorro Externo que estava de serviço, cujo líder era o Cabo Lima, que, por suas qualidades, estava qualificado por seu encarregado, o então Capitão-Tenente Lusitano, a fazer serviço que competia a sargento.

Em menos de dois minutos o grupo estava formado na tolda, e eu, tendo confirmado a necessidade do CT *Mariz e Barros*, determinei o embarque na nossa lancha, que seguiu incontinênti para aquele navio amarrado em bóia próxima.

Lá chegando, o grupo de CAV do *Santa Catarina* assumiu o controle da situação e em pouco tempo debelou o incêndio que ocorria na bandeja da caldeira. O CB Lima, por meio da fonia, manteve-me informado da situação, solicitando apenas o envio de refil para as máscaras contra gases.

Cerca de uma hora após, nosso grupo voltou para bordo com a missão cumprida. Aproveitei o tempo até a alvorada para preparar relatório do ocorrido ao meu comandante. No início da manhã, quando a comissão de inspeção chegou a bordo, comandada pelo então Capitão-de-Mar-e-Guerra Aratanha, e tomou conhecimento do fato, nosso chefe não teve dúvidas e, de pronto, considerou o navio aprovado em CAV e, para deleite da tripulação, mandou tocar licença para o navio, que assim desfrutou daquele inesperado feriado, resultado da competência e da eficiência demonstradas pelo seu grupo de CAV e Socorro Externo.

RONALD CARDOSO GUIMARÃES
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Refº)

PRESIDENTE DA REPÚBLICA A BORDO DO CRUZADOR *BARROSO*

O Presidente da República Juscelino Kubitschek de Oliveira embarcou no Cruzador *Barroso* por duas vezes: a primeira, em viagem do Rio para Santos, no dia 29 de janeiro de 1957. À noite, houve exercício de tiro antiaéreo e o Presidente pôde verificar a eficiência dos aspirantes da Escola Naval no guarnecimento dos canhões das baterias secundária e antiaérea do cruzador.

Os aspirantes da Turma Dedo (CN-54, EN-56) não decepcionaram e tiveram ótimo

desempenho naquele exercício de tiro sobre granada iluminativa.

O então aspirante João Carlos Guaraná Cruz Santos (2001) foi convidado para o jantar que o comandante-em-chefe da Esquadra, Vice-Almirante Carlos da Silva Carneiro, ofereceu ao Presidente e presenciou a manifestação de Juscelino em dotar a Marinha com um porta-aviões – concretizada mais tarde com o nosso *Minas Gerais* (A-11).

Cruz Santos, no dia seguinte pela manhã, encontrou Juscelino sentado em um banco de madeira que ficava junto a torre 3, ao lado de outros aspirantes. O presidente acedeu ao pedido de Cruz Santos e permitiu a fotografia que, recentemente, passou a fazer parte do acervo do Museu Juscelino Kubitschek, situado na Capital Federal.

Em janeiro de 1960, Juscelino mais uma vez honrou o *Barroso* com seu embarque, dessa vez na viagem a Portugal para as Comemorações Henriquinas. Na ocasião, ele embarcou com o navio fundeado em frente a Sesimbra – Portugal, com sua família, para ser recepcionado pelo governo português, no Terreiro do Paço, às margens do Rio Tejo, como convidado de honra.

Várias Marinhas representaram os seus países naquela festividade, mas o Presidente do Brasil teve grande destaque nas cerimônias e eventos programados pelo Governo de Portugal.

O Cruz Santos e o Corrêa, atual diretor da *RMB*, estavam presentes nas duas viagens, a primeira como aspirantes e a segunda como segundos-tenentes, já servindo no excelente e saudoso cruzador.

NECROLÓGIO

† AE Carlos Auto de Andrade
† CMG Paulo Vaz de Mello
† CMG Carlos Oliveira Fróes
† CMG Waldes Antônio da Cunha
† CMG Júlio Cesar Calazans Digiácomo
† CMG Aércio Flávio Pereira Duarte
† CMG (FN) Vicente Dias C. Aroeira Neves
† CMG (Md) Antônio José dos Santos
† CMG Sydney Gallieta da Silva
† CMG (FN) Luiz Carlos de Almeida
† CMG (IM) Sérgio Gomes Taveira
† CT (A-FN) Moisés Fernandes dos Santos

[redacted]

CARLOS AUTO DE ANDRADE

★ 21/01/1920
† 02/11/2007

Carlos Auto de Andrade, nasceu no Rio de Janeiro, DF, filho de Gilberto Goulart de Andrade e de Virgínia Auto de Andrade. Ingressou na Escola Naval em 05/04/1937, graduando-se como guarda-marinha em 24/12/1941, seguindo-se as promoções a segundo-tenente (16/10/1942), a primeiro-tenente (30/06/1944) e a capitão-tenente (09/05/1946). Foi promovido a capitão-de-corveta em 15/12/1952, a capitão-de-fragata em 24/06/1958 e a capitão-de-mar-e-guerra em 18/08/1965, sempre por merecimento. Alcançou o almirantado em 23/09/1969, sendo promovido a vice-almirante em 31/03/1973 e a almirante-de-esquadra em 25/11/1975. Passou para a reserva remunerada em 28/12/1979.

Em sua carreira exerceu seis comandos: Contratorpedeio *Paraná*, Cruzador *Barroso*, Força de Contratorpedeiros, Força de Transportes, Esquadra e Operações Navais.

Comissões: Navio-Escola *Almirante Saldanha*; Corveta *Camocim*; Força Naval do Nordeste; Comando Naval Brasileiro em Miami; Contratorpedeiro *Baependi*; Base Naval do Recife; Centro de Instrução Almirante Wandenkolk; Encouraçado *Minas Gerais*; Navio-Escola *Duque de Caxias*; Corveta *Ipiranga*; Escola de Guerra Naval; Centro de Informações da Marinha; Gabinete do Ministro da Marinha; Adido Naval às Embaixadas do Brasil em Paris e Haia; Comando do 3º Distrito Naval; Capitania dos Portos de Pernambuco (Capitão dos Portos); Contratorpedeiro *Paraná* (Comandante); Cruzador-Ligeiro *Barroso* (Comandante); Comando da Força de Contratorpedeiros (Comandante);

Comando da Força de Transportes da Marinha (Comandante); Diretoria de Portos e Costas (Diretor); Comando-em-Chefe da Esquadra (Comandante); Diretoria-Geral do Pessoal da Marinha (Diretor); Comando de Operações Navais (Comandante); Secretaria-Geral da Marinha (Secretário-Geral) e Estado-Maior da Armada (Chefe).

Em reconhecimento aos seus serviços, recebeu inúmeras referências elogiosas e foi condecorado com as seguintes medalhas:

Medalha de Serviços de Guerra com 2 estrelas; Medalha da Força Naval do Nordeste; Ordem do Mérito Naval (grau Grã-Cruz); Ordem Nacional do Mérito (Grau Grande-Oficial); Ordem do Mérito Militar (grau Grande Oficial); Ordem do Mérito Aeronáutico (grau Grande-Oficial); Medalha do Mérito Judiciário Militar (Grau Grã-Cruz); Ordem do Mérito do Trabalho (Grau Grande-Oficial); Medalha Militar de Ouro com Passador de Platina; Mérito Naval de Serviços Distintos; Medalha Mérito Tamandaré; Medalha Mérito Marinheiro (2 âncoras); Medalha do Pacificador; Medalha do Mérito Santos Dumont; Cruz do Mérito Naval de 2ª Classe com Distintito Branco da Armada Espanhola; Medalha Naval Comemorativa do 5º Centenário da Morte do Infante Dom Henrique – República Portuguesa; Ordem Militar de Avis (Grau Grande-Oficial) – República Portuguesa; Ordem Naval Almirante Padilha (Grau Grã-Cruz) – República da Colômbia; Medlha Grande Estrela ao Mérito Militar – República do Chile; e Ordem do Mérito de Brasília (Grau Grã-Cruz).

À família do Almirante Carlos Auto, o pesar da *Revista Marítima Brasileira*.

Expressamos o pesar às famílias dos seguintes assinantes da *RMB*:

CMG 37.3740.10 – Paulo Vaz de Mello	★ 10/04/1921	† 19/12/2007
CMG 51.1018.15 – Carlos Oliveira Fróes	★ 27/07/1931	† 29/10/2007
CMG 53.1074.11 – Waldes Antônio da Cunha	★ 05/06/1934	† 01/01/2008
CMG 53.0165.13 – Júlio Cesar Calazans Digiácomo	★ 20/08/1936	† 20/11/2007
CMG 56.0042.14 – Aércio Flávio Pereira Duarte	★ 22/07/1939	† 02/10/2007
CMG (FN) 56.0119.11 – Vicente Dias C. Aroeira Neves	★ 11/11/1937	† 11/12/2007
CMG (Md) 58.0039.24 – Antônio José dos Santos	★ 19/07/1932	† 06/12/2007
CMG 66.0067.16 – Sydney Gallieta da Silva	★ 03/03/1949	† 10/12/2007
CMG (FN) 67.1032.19 – Luiz Carlos de Almeida	★ 06/08/1948	† 06/11/2007
CMG (IM) 67.1014.11 – Sérgio Gomes Taveira	★ 13/12/1948	† 19/10/2007
CT (A-FN) 82.0732.61 – Moisés Fernandes dos Santos	★ 19/03/1964	† 24/12/2007

O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL

As histórias aqui contadas reproduzem, com respeitoso humor, o que se contava nas conversas alegres das praças-d'armas e dos conveses. Guardadas certas liberdades, todas elas, na sua essência, são verídicas e por isso caracterizam várias fases da vida na Marinha.

São válidas, também, estórias vividas em outras Marinhas.

Contamos com sua colaboração. Se desejar, apenas apresente o caso por carta, e-mail (deolinda@sdm.mar.mil.br) ou por telefone (Comandante Corrêa): (21) 2524-9460.

O CABO "VIGÁRIO"

No 2º Pelotão da 2ª Companhia de Fuzileiros Navais (CiaFuzNav) do Batalhão Humaitá, sediado na Ilha do Governador, Rio de Janeiro, servia um cabo de origem nordestina, mais precisamente da cidade de Caicó (RN), o Cabo Machado, que tinha o apelido de Vigário. Ostentava este apelido pelo fato de ter permanecido parte de sua juventude num seminário antes de entrar para o Corpo de Fuzileiros Navais, e também devido à calvície acentuada na parte superior da cabeça, bem ao estilo dos padres franciscanos. Mantinha o Cabo Machado uma conduta excepcional e pautada nos ensinamentos que carregava consigo desde os tempos em que sua maior arma era a Bíblia Sagrada, segundo ele mesmo fazia questão de divulgar.

Deste modo, no Batalhão ninguém conhecia o Cabo Machado, mas sim o Cabo Vigário ou, mais simplesmente, o Vigário. Ao final da Fase III do adestramento, no ano de 1972, o Batalhão Humaitá participava de mais uma Operação Dragão, no litoral do Espírito Santo, na região de Itaoca, e este autor comandava o mencionado Pelotão. No dia D+1, após conquistarmos a cabeça-de-praia, recebemos ordens para nos incorporarmos ao pessoal da Divisão Anfíbia, que realizava uma Operação Aciso, muito comum quando fazíamos exercícios na região. Como os leitores têm conhecimento, nesse tipo de atividade faz-se de tudo um pouco: atendimento médico-odontológico, pintura de escolas, melhoria das estradas vicinais existentes, melhoria das condições sanitárias, enfim tudo o que a população me-

nos favorecida não tem acesso por residir no interior, sem os recursos da cidade. Além de marcarmos presença, garantimos assim a simpatia da população e as amizades dos residentes no local da Operação.

Recebemos a missão de recuperar uma Escola Municipal próxima ao município de Cruzeiro do Sul, o que incluía tudo, desde pintura até rede elétrica e hidráulica, passando por carteiras escolares e quadro-negro. E nessa hora o Vigário era de uma enorme ajuda, pois também era um excelente "faz-tudo". Era o que chamávamos de "pau-pra-toda-obra", e num Batalhão sempre dispomos de oito ou dez militares desta estirpe, que constituíram muitas vezes a mão-de-obra responsável pela construção das próprias unidades, pois os batalhões de Fuzileiros Navais começaram com apenas barracas de lona e nada mais!

As atividades seguiam com o empenho de todos, e o Cabo Vigário, sempre muito solicitado, desdobrava-se para atender a todas as necessidades. A própria direção da Escola aproveitava para colocar em dia os reparos que não haviam sido feitos por quem de direito. Era Vigário pra cá e Vigário pra lá, de modo que o Cabo andava na boca de todos, inclusive das professoras e serventes. E o Vigário aproveitava para falar da Bíblia, dos ensinamentos, do exemplo a ser dado, da fraternidade e da amizade. Enfim, além de excelente militar, também era muito querido por todos, por ser um homem de Deus, como costumava dizer. Todas estas características, aliadas ao seu aspecto físico, faziam do Vigário quase um padre!

Ao final de um dia estafante de atividades, encontrava-me na secretaria da escola acertando os detalhes do próximo dia quando, por volta das 18 horas, ouvi uma balbúrdia seguida de negativas meio desajeitadas do Cabo Vigário, que, no pátio da escola, tentava explicar alguma coisa para uma senhora. Dirigi-me até o local e encontrei a referida senhora, sua filha, um rapaz e o Vigário. O Cabo Vigário estava numa situação difícil, pois tentava explicar que na realidade não era padre e que Vigário era somente um apelido.

Entrei na conversa e perguntei qual era a dúvida daquela senhora, obtendo a seguinte "prosa":

– Seu moço, eu quero que o Seu Vigário faça o casamento de mia fia com este safado, pru modo de que as coisa fique dereito. Os dois véve junto há um tempão e nada di casá!

Foi difícil convencer aquela pobre criatura do interior que o Vigário não era o vigário que ela pensava, pois ela não se conformava que os "milicos", que faziam tanta coisa boa nas escolas e para a população, não conseguiam casar as pessoas que precisavam de casamento!

Colaboração de:

ADIRSON FAVARIN WALTER

Capitão-de-Mar-e-Guerra (RM1/QC-FN)

"CABO-TAXISTA", OU "TAXISTA-CABO"?*

O velho táxi, com aspecto de que já apresentara mil defeitos, ao revelar barulhos e "grilos" em profusão, acentuados pelas mal pavimentadas ruas da cidade, iniciou mais uma corrida, transportando o preocupado passageiro.

– Para onde vamos? – perguntou o taxista.

– Vou visitar um estimado amigo, que está numa casa de saúde, aqui mesmo na Zona Sul. Ele foi atropelado por um desses muitos inconseqüentes *motoboys* que an-

* N.A.: Esta crônica se baseia em fatos efetivamente ocorridos na vida real.

dam fazendo loucuras por aí, trafegando impunemente sobre as calçadas para, inclusive, praticarem audaciosos assaltos, deixando suas vítimas, atônitas, sem saberem para quem apelar.

– É estressante conviver com a impunidade, senhor, mas qual é o nosso destino?

– Casa de Saúde Santa Feliciana. Não se preocupe, porque conheço bem o caminho para chegarmos lá – respondeu o passageiro.

Do alto-falante do surrado táxi soava uma música com suspeita qualidade de som, conhecida, havia muito, do agora curioso passageiro.

– Aumente um pouco o volume – pediu ele, na esperança de aliviar a preocupação que carregava.

– Pois não – respondeu o taxista, em tom cordial.

Ouvia-se original arranjo da famosa *Aquarela do Brasil*, do nosso renomado compositor Ary Barroso, autor de imorredouras peças musicais, hoje consideradas grandes clássicos da música popular brasileira.

– Já tinha ouvido falar de Ary Barroso? – perguntou o passageiro. Foi ele quem compôs esta obra-prima.

– Não, senhor, para ser sincero.

– Pois é, seus versos ficaram imortalizados em sonoras melodias e empolgaram a geração que teve oportunidade de conhecê-lo, enquanto em vida. Era uma figura singular. Onde você conseguiu esta gravação?

– Chama-se "Fuzileiros em noite de gala" e foi produzida pela Banda de Música do Corpo de Fuzileiros Navais, organização na qual servi, apesar de ter entrado para a Marinha como marinheiro. Como toco clarinete, por pendor inato com que nasci para a música, cheguei a ser sondado para fazer parte daquele conhecido grupo de músicos.

– Interessante essa passagem da sua vida. Por coincidência – disse o passageiro –, também tive o privilégio de servir à Marinha, instituição à qual muito devo pelo que sou, sei e tenho.

– O senhor foi oficial do Corpo de Fuzileiros Navais?

– Não, do Corpo da Armada, mas sou admirador incondicional do nosso Corpo de Fuzileiros Navais. Faz muito tempo, pedi reserva.

– Então o senhor se desligou do serviço ativo já oficial superior?

– Exatamente.

– Que "casa", hein, "seu" comandante? Ouça agora a gravação que se segue, porque, imagino, vai lhe trazer agradáveis lembranças: é o toque de apito para autoridades, no momento em que são recebidas nas nossas organizações.

– Saudosos tempos – comentou o passageiro.

– Logo depois vamos ouvir dobrados maravilhosos. Como músico aficionado, sou "amarrado" neles. Minha mulher, nem tanto, por estranho que pareça. Um dia, chegou ao ponto de jogar no lixo um outro CD que eu tinha, de composição semelhante à deste, alegando que, por excesso de uso, já estava defeituoso.

– São todos meus conhecidos esses dobrados, desde anos inesquecíveis que já vão longe, como já disse – observou o passageiro.

A permanência na casa de saúde foi breve e algo melancólica. Coisa de 15 minutos, se tanto, tal o inconformismo do passageiro ao ver o velho amigo coberto por hematomas e, pior, desorientado no tempo e no espaço, dizendo coisas sem nexo por vezes.

Na saída, lá estava o "marujo-taxista", como fora combinado.

– Foi tão rápido, "seu" comandante. Pensei que a visita fosse mais demorada.

– Seria impossível. Entre muitas outras coisas, a Marinha nos ensina a sermos solidários, em especial quando estamos no mar. Mas, neste caso, a solidariedade que

mostrei estava tão dolorosa que achei melhor abreviá-la, sem, contudo, deixar de compartilhar, no íntimo, o sofrimento de um amigo que prezo tanto.

– Entendi. Infelizmente, aqui fora as coisas se passam de modo diferente. Eu era "cabo-de-esquadra" quando pedi baixa. Vinha, até então, fazendo carreira promissora. Meus colegas, sempre solidários, pediram, mais de uma vez, que eu avaliasse melhor minha intenção.

– E o resultado?

– Foi tudo inútil. Por falta de opção, naquele momento, tornei-me taxista. Não o permissionário, dono de seu próprio carro. Como tenho crachá de motorista auxiliar, trabalho para o titular da autonomia, a quem pago diária escorchante, pois lhe falta o sentimento nobre de solidariedade tão praticado nos meios militares.

– Você ainda é jovem e tem tempo pela frente – ponderou o passageiro, no intuito de tirar um pouco do peso da lamentação que acabara de ouvir.

A corrida ia chegando ao fim, quando o solícito "cabo-taxista", com certa emoção que não conseguira disfarçar na voz, pediu para tocar um pouco mais aquele mesmo CD.

– Esta, agora, eu separei como homenagem ao agradável encontro que tivemos, em condições tão inesperadas para mim. Tenho certeza de que a melodia é sua velha conhecida também.

– Vamos lá. Já sei. É o *Cisne Branco* – observou o passageiro.

Pena que o CD, que fora possivelmente "pirateado", apresentou colossal distorção de sons naquela trilha, logo nos primeiros acordes.

– Tá vendo o senhor, como se o estado do carro não bastasse, até este maldito CD ajuda a me tirar do sério.

– Calma, meu jovem. Essas coisas acontecem e nos causam risos depois que passam. Antes de nos despedirmos, gostaria de saber a razão pela qual você deixou a Marinha, se não for indiscrição minha.

– "Seu" comandante, para ser sincero, a culpada foi a minha mulher. Por força da formação que teve, não se cansava de dizer, através de inexplicáveis acessos de antimilitarismo, que "aquilo" não tinha futuro. Tudo culpa de professorzinho do tipo que há muito por aí, que não viu nada, só ouviu a versão que convém, entupiu-se de preconceitos e desinformação e virou dono da verdade.

– Que pena!

– Uma pena, concordo. Mas, em compensação, digo ao senhor, com toda a franqueza, foi graças à Marinha que me instruí e me fiz homem, tanto que hoje sou universitário e curso Matemática na PUC. Quando acabar – o que está próximo –, entrar em táxi, só como passageiro. Até um outro encontro. Vá com Deus.

Por convicção, o passageiro se viu impossibilitado de responder com um religioso amém.

Preferiu, a contragosto, o silêncio, intrigado que ficara sobre se fora transportado por um "cabo-taxista" ou um "taxista-cabo".

Concluiu pela segunda hipótese, ainda que um tanto decepcionado por ter deixado sem resposta as últimas palavras de seu atencioso interlocutor.

Afinal, que lhe custaria dizer um "amém" apenas formal, embora consciente de que aquela palavra litúrgica de aclamação pouco significaria para si próprio?

Mas, em seus pensamentos recônditos, desejou fervorosamente que os tempos por chegar pudessem abrir largos sorrisos para aquela alma simples, de personalidade forte e firme determinação, merecedora, portanto, de só encontrar, desde então para o futuro, apenas bons ventos e mares tranqüilos.

Colaboração de:
MARIO AUGUSTO CARDOSO CASTRO
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Refº)

ACONTECEU HÁ 100 ANOS

Esta seção tem o propósito de trazer aos leitores lembranças e notícias do que sucedia em nossa Marinha, no País e noutras partes do mundo há um século. Serão sempre fatos devidamente reportados pela nossa sesquicentenária *Revista Marítima Brasileira*.

Com vistas à preservação da originalidade dos artigos, observaremos a grafia então utilizada pela *Revista Marítima Brasileira*.

O NOVO MOTOR DOS NAVIOS

Parte V – "Resultados Práticos", jan./1908, p. 883-904,
Capitão-de-Corveta Caio de Vasconcellos

(...)

No nosso ultimo artigo fizemos a comparação entre o antigo e o novo motor dos navios, o que nos servio de ponto de partida para o assumpto do presente artigo, isto é: – Resultados praticos que devem justificar a preferencia do systema de machinas de turbinas para os navios da marinha de guerra.

Vimos que as machinas d'este typo ainda apresentavam algumas desvantagens que, salvo juizo mais autorisado, em nada infirmam a excellencia do systema; o que procuraremos demonstrar com os resultados seguintes:

1º – Velocidade superior, indispensavel nos navios de combate

Considerando que a mobilidade de uma força naval é um factor de grande importancia para a guerra, e sendo ella representada pela velocidade e duração do combustivel, quanto maior fôr essa mobilidade tanto mais proveitosa ella será para a estrategia e, portanto, para o successo de uma esquadra combatente.

A velocidade superior de uma esquadra sempre deu e ha de dar maiores probabilidades de victoria ao belligerante que a tiver; e isso desde o tempo da marinha á vela; porquanto a vontade de escolher a distan-

cia em que deva ser iniciada a luta estará do lado da velocidade superior, que dará a capacidade de offensiva; e não se deve perder de vista que a offensiva é uma das condições para a victoria.

(...)

Apezar de não sermos enthusiastas pela adopção de turbinas a vapor por nossos navios de linha, conforme nos pronunciámos no começo deste nosso pequeno trabalho, devido unicamente a razões de ordem financeira, convém registrar aqui as experiencias de machinas do Dreadnought, cujos resultados foram considerados bastante satisfactorios, nos primeiros dias de outubro do anno passado, e tanto que foi obtida mais meia milha além da exigida.

Houve quem augurasse uma marcha de 23 nós desde que fossem ensaiados novos helices.

(...)

Parte VI – "Vantagens desse motor para a Marinha de Guerra", mar./1908, p. 1.217-1.236, CC Caio de Vasconcellos

(...)

No preambulo do nosso estudo nos compremettemos a traçar uma orientação para o serviço das machinas a bordo dos navios de guerra, mui principalmente dos propulsionados por machinas de turbinas a vapor, procurando por esse meio proporcionar uma boa conservação ás machinas e caldeiras, principalmente a estas, de que está dependente a utilisação da maxima velocidade do navio.

Com a adopção do novo motor o pessoal das machinas poderá dar mais attenção e prestar maiores cuidados ás caldeiras, pelo facto de exigir a turbina poucos cuidados e reparos.

As machinas dos nossos navios de guerra muito deixam a desejar relativamente a esse ponto.

O chefe de machinas apresenta-se a bordo para tomar posse deste cargo sem que precedam experiencias por meio das quaes melhor fique conhecendo o estado em que as recebe, havendo apenas um inventario da sua carga e do mesmo modo as entregando ao seu sucessor.

Si se creasse um systema de premios em favor do chefe de machinas e do pessoal, pelos bons resultados que apresentassem nas experiencias e si o novo chefe de machinas se empossasse do seu cargo depois das experiencias das machinas, os resultados seriam outros; as machinas se conservariam em perfeito estado e o pessoal melhor ficaria conhecendo-as e com mais amor cuidaria das suas machinas e caldeiras. Este systema de premios seria fartamente compensado pela economia resultante do menor numero de accidentes, além de se ter os navios sempre promptos.

(..)

Vemos, por conseguinte, que enorme superioridade indiscutivel resultaria do emprego do motor de turbinas, pois sabemos que as caldeiras são geralmente damnificadas pelos oleos e materias graxas provenientes dos cylindros, por não se ter até hoje inventado apparelhos separadores ou purificadores, que isentem completamente a agua da condensação dessas materias corrosivas e inimigas sérias das chapas e tubos das caldeiras e dos condensadores.

Além disso, para uma mesma força de machina, as turbinas exigem um menor numero de caldeiras que as machinas de embolo. Isto também ficou provado.

Parece-nos que a adopção, cada vez mais generalisada, das caldeiras multitubulares, e principalmente de certos typos particulares destes geradores, permittiria dar uma solução prompta a esse desideratum dos mais importantes.

(...)

Terminado este estudo, fazemos votos para que os factos acima possam contribuir para a adopção das turbinas a vapor nos navios de tonelagem média e nos destroyers e torpedeiros da nossa renascente marinha, por estarmos convencidos da mui proxima, si não actual, victoria das turbinas sobre as machinas de embolo, o que para nós não é duvidoso.

NOTAS SOBRE TORPEDOS

O novo torpedo BR/33 – Aquecedor de ar, systema "Gesztezy"
jan./1908, p. 937-949, Segundo-Tenente L. Neves

Como são já passados mais ou menos dez annos depois que a nossa marinha recebeu a ultima encommenda de torpedos, feita á casa Whitehead desta cidade, e só ha poucos dias que se firmou o contracto para a construcção de 20 torpedos, pensamos não serem fóra de proposito algumas notas sobre o que se faz presentemente nas officinas Whitehead; notas ligeiras e sem a menor pretenção descriptiva, para o que nos faltaria competencia.

Como é natural, nesse intervallo de tempo diversas teem sido as modificações introduzidas nos torpedos, com o fim de dar-lhes maior alcance, mais justeza no tiro e facilitar o seu manejo, tornando mais simples os seus machinismos.

Quanto a essas modificações, nos referiremos em confronto com o typo BR/20, que era até pouco tempo o mais moderno em uso na nossa marinha.

(...)

ARSENAES FLUCTUANTES; PONTOS DE APOIO MOVEIS

Seção Revista de Revistas, jan./1908, p. 973-978

Aos olhos do publico o poder naval de uma nação manifesta-se, especialmente, pelo desdobramento de bella esquadra; os iniciados, porém, exigem mais alguma cousa e, antes de formular qualquer opinião, fazem questão de conhecer os arsenaes e os recursos de que estes dispõem.

Não basta construir e tornar aptos a navegar poderosos couraçados; torna-se mister renovar-lhes o carvão após qualquer travessia, refazer-lhes as munições em seguida aos combates, limpar-lhes frequentemente os cascos, afim de que possam obrigar inimigo mais fraco a acceitar a luta ou a esquivarem-se ante adversario mais poderoso.

Aos arsenaes compete ainda concertar com presteza e efficacia avarias, por maiores que sejam, e fornecer contingentes de homens instruidos, disciplinados e amestrados afim de occuparem os vazios produ-

zidos nas guarnições pelo cansaço, doença ou combate.

Os arsenaes preenchem todas estas funcções. É graças a elles que se póde manter alerta o esforço perseverante e prolongado que garante o successo.

(...)

AS FROTAS DAS GRANDES POTENCIAS EM FINS DE 1907

Seção Revista de Revistas, fev./1908, p. 1.137-1.155

Os progressos economicos das grandes potencias contemporaneas impellem as nações para o mar e levam-n'as a reforçar as frotas de guerra.

Só póde proteger o commercio mundial de seu povo e, portanto, a sua propria prosperidade, a potencia que se apoia em poderosa frota.

O dominio do Oceano fortifica o espirito emprehendedor, bem como garante a segurança das vias commerciaes.

Para um povo industrioso e commercial, o poderio no mar é a condição preliminar immediata da riqueza economica.

Jámais se deverá cessar os esforços tendentes á implantar no animo do povo esta grande verdade.

A actividade no mar foi sempre peculiar das nações fortes e sans e a perda do poder maritimo é sempre o symptoma evidente da degenerescencia de um povo, do seu recúo politico e economico.

O que se desinteressa do poder maritimo de seu paiz, o que se recusa a comprehender a necessidade da existencia, do accrescimo desse poder maritimo, esse, se faz cumplice de tal recúo, esquecendo-se, por conseguinte, de seus deveres para com a Patria.

Recentes documentos allemães nos permittem estabelecer aqui com evidencia incontestavel, ser indispensavel ao profano formar imagem exacta das diversas frotas militares.

Basta para isso ler com alguma applicação, tirando as consequencias, uma lista authentica das forças da frota como se encontra, por exemplo, no Nauticus, no Taschenbuch der Kriegsflotten (Agenda da frota de guerra), no Naval Annual de Brassey, nas Les flottes de combat, do commandante de Balincourt, etc. Terá, assim, resposta a tudo.

Para os que não possuem nenhuma dessas obras, escrevemos estas linhas hauridas nas mesmas fontes.

Determinado e firme conhecimento da importancia do poder no mar na politica mundial foi a resultante da guerra russo-japoneza.

Consecutivamente a ella, vemos quasi todas as nações lançarem-se com extrema energia no acabamento de suas frotas.

Ao lado da Inglaterra que, cada vez mais se approxima do "three power standard", que quer estar sempre prompta a enfrentar qualquer eventualidade – ainda a mais inverosimil – visto poder fazer face á reunião das frotas americana, franceza e allemã, vemos além disso o Japão proseguir no armamento de sua marinha de guerra com tensão extraordinaria e com a intervenção de todos os progressos scientificos.

A consequencia do reforço e da terminação da frota japoneza foi o augmento da marinha dos Estados Unidos, occasionada pela modificação da situação politica no Pacifico.

A Allemanha propõe-se igualmente augmentar de modo sensivel os meios de defesa maritima.

O mesmo acontece com as potencias maritimas de segunda ordem, como a Austria-Hungria, a Italia, a Hespanha e algumas republicas sul-americanas, especialmente o Brazil.

*A classificação seguinte dos navios de combate, modernos, dará desde já um bosquejo ráp*ido das situações respectivas das differentes frotas.

Como ultimamente é cada vez mais pronunciado o pendôr para a idéa de que só os maiores e os mais modernos couraçados e cruzadores-couraçados poderão acarretar acção decisiva em uma guerra naval, só tomaremos em consideração, nos quadros que se seguem, estes dous elementos principaes das diversas frotas.

Em fins de 1907, affirma revista allemã, as potencias maritimas dispunham dos couraçados seguintes – numero e tonelagem – datando os mais antigos de vinte annos a esta parte:

[Seguem-se listas e comentários acerca das Marinhas dos Estados Unidos, Inglaterra, Alemanha, França, Japão, Itália, Áustria e Itália.]

(...)

IDÉAS DO COMMANDANTE MAHAN SOBRE A IMMUNIDADE DA PROPRIEDADE PRIVADA NA GUERRA NAVAL

Seção Revista de Revistas, fev./1908, p. 1.155-1.160

Augusto Vinhaes

Em um dos seus ultimos numeros a National Rewiew critica acerbamente a theoria da immunidade da propriedade privada no mar, de que os Estados Unidos foram os campeões na ultima conferencia de Haya.

Sendo esta critica feita pelo illustre escriptor, commandante Mahan, comprehende-se agora por que não foi elle, como em 1899, nomeado para representar o seu paiz no areopago reunido no anno passado na Capital da Hollanda.

"Hoje, diz Mahan, que o commercio maritimo assumiu importancia sem precedentes, que constitue factor primordial do poderio dos Estados, fica-se surprehendido, estatelado, ante a proposição de abrigar dos riscos da guerra uma operação economica de tal importancia, no unico intuito de permittir a um beligerante de prolongar as hostilidades."

Para sustentar semelhante proposição, escoram-se os seus apologistas em determinados preconceitos.

Procura-se commover a opinião publica apresentando-se-lhe o côrso como uma sobrevivencia da pirataria; a tributação de parte de prezas como a partilha do producto de um roubo.

Se tal acontecia outr'ora quando tudo corria a esmo, quando no mar não existia autoridade, transformando-se quasi todos os mercadores, em occasião propicia, em

piratas; hoje, ao contrario de tudo isso, existem, não só outros costumes, mas regulamentos e usos, nacionaes e internacionaes, perfeitamente respeitados.

A estes argumentos de ordem sentimental, ajuntaremos outro mais juridico, é, á primeira vista, sobremodo impressionante.

Apoiando-se na fórmula famosa de J. J. Rousseau, de que a guerra é uma relação de Estado a Estado e não de homem a homem, reclama-se para a propriedade privada o mesmo respeito, tanto no mar como em terra.

Em terra, porém, qual é o respeito que os beligerantes dispensam á propriedade privada?

O artigo 40 da declaração de Bruxellas estipulava que o inimigo só devia pedir ás communas e habitantes, auxilios e serviços que estivessem em relação com as necessidades da guerra geralmente reconhecidas.

Como é sabido, tal artigo foi emendado pela Conferencia de Haya, em 1899, declarando-se que as requisições e contribuições só deveriam ser exigidas – pelas necessidades do exercito de occupação.

Se o leitor desejar saber como certos militares interpretam as expressões – necessidades da guerra, necessidades do exercito de occupação – basta folhear a obra do grande estado-maior allemão publicada em 1902, depois, portanto, da Conferencia de Haya.

Fica-se perfeitamente identificado quanto aos direitos dos belligerantes em uma guerra continental.

Invocar, portanto, o principio do respeito da propriedade privada, em terra, se nos affigura base fragil para qualquer argumentação.

Quem diz – propriedade privada, não diz propriedade individual.

A propriedade individual, bens pessoaes, por exemplo, é inviolavel tanto no mar como em terra; resta saber se o que se considera como propriedade privada é mercadoria que circula, que se desloca com um fim commercial, no intuito de permittir aos seus proprietarios realizarem ganho, augmentarem as proprias riquezas, e por via de consequencia, os recursos de que o respectivo Estado poderá dispôr para prolongar a guerra.

A captura da propriedade privada tendente a prevenir as guerras, a diminuir-lhes a duração, é bemfazeja á humanidade.

Chegado a este ponto, Mahan assume a offensiva. Para elle, a captura da propriedade dita privada, é, na realidade, tão humana no ponto de vista politico, como efficaz no ponto de vista militar.

É muito humano, porque só exige pouca effusão de sangue e fere os belligerantes expecialmente em sua capacidade financeira.

Contrariamente á opinião geral, não pesa sobre certos individuos determinados, subdivide-se pela massa da nação.

Na verdade, o proprietario dos bens capturados nada perde; esses bens foram previamente seguros; os asseguradores tambem nada perdem, pois os premios foram pedidos de accordo com os riscos: é a massa quem afinal vem a soffrer as consequencias da diminuição das importações causada pela elevação dos fretes e paralysação do commercio.

Corresponde a uma concepção perfeitamente justa.

Dirigida contra os recursos do inimigo por meio da interrupção das communicações com o mundo exterior, é o equivalente das operações dirigidas contra as communicações de um exercito com a sua base, um dos objectivos principaes de toda a estrategia.

Mahan cita tres exemplos, tirados de suas obras, nos quaes a interrupção do commercio maritimo desempenhou papel profundamente importante, se não decisivo, sobre o resultado das hostilidades.

Napoleão foi vencido em Waterloo; seu poder, porém, desde muito, já estava minado pela paralysação do commercio francez.

Foi a interrupção das relações com o mundo exterior que levou os Estados Unidos, em 1812, a assignarem a paz com a Inglaterra e os Confederados a se inclinarem ante os Federaes.

No que se refere aos neutros, estes são sempre incommodados pela guerra; sel-o-hão ainda mais hoje devido ao entrelaçamento inextricavel e ás repercussões inattendidas do commercio.

Seria mister aos neutros collocarem-se no ponto de vista elevado traduzido no seguinte aphorismo: – tudo o que tende a tornar a guerra mais effectiva, tende a diminuir-lhe a duração, prevenindo-a mesmo.

O interesse, portanto, dos neutros seria recusar energicamente qualquer auxilio aos dous partidos adversos, ainda mesmo quando se tratasse do transporte de mercadorias.

Seria a renovação, d'esta vez para bem da humanidade, do velho principio tão profligado em 1756, de que a intervenção de um neutro, promettendo a um belligerante realisar beneficios commerciaes, é tão incompativel com a neutralidade como o facto de auxilial-o a se munir de armas e soldados.

Deste exposto da questão resultam conclusões que teem, ao menos, o merito da originalidade:

"Se os Estados representados em Haya, diz Mahan, quizessem adoptar um codigo de neutralidade interdizendo aos neutros de pôr á disposição de um belligerante, em tempo de guerra, tonelagem superior á que lhe consagra durante a paz; si quizessem, quanto ás rupturas de bloqueios, decidir que não só todo o navio será apprehendido com o respectivo carregamento, mas que a guarnição será feita prisioneira de guerra como se achando ao serviço de um belligerante; se quizessem prohibir aos capitalistas neutros de emprestar dinheiro aos belligerantes, si sómente consentissem em restabelecer a regra de que a propriedade inimiga é de boa preza ainda mesmo sob pavilhão neutro – teriam feito muito mais pela paz do mundo que assegurando a immunidade ao commercio dos belligerantes."

NOTICIARIO MARITIMO

jan./1908, p.991-1.002; fev./1908, p. 1.175; e mar./1908, p. 1.323-1.335

MARINHA NACIONAL

Almirante Tamandaré *– O primeiro centenario do nascimento do glorioso almirante Marquez de Tamandaré foi brilhantemente commemorado pela marinha de guerra nacional com as mais significativas homenagens devidas á sagrada memoria do legendario marinheiro.*

O Sr. almirante Ministro da Marinha, associando-se a essa justa manifestação, ordenou o desembarque dos alumnos da Escola de Aprendizes-Marinheiros e de tres companhias de guerra, compostas de contingentes fornecidos pelos navios da esquadra, Corpo de Infanteria de Marinha e Marinheiros Nacionaes.

A's primeiras horas da manhã do dia 13 de dezembro, essa força formou ao lado do

busto do grande almirante, erguido na avenida Beira-Mar e junto do qual já se achavam os Srs. almirantes Alexandrino de Alencar, Ministro da Marinha, Cordovil Maurity, Chefe do Estado-Maior da Armada, representantes da familia Tamandaré, commissões do Club Naval e da Liga Maritima Brazileira, Directoria da Associação Beneficente Marquez de Tamandaré, e muitos officiaes de mar e terra.

A Escola Naval fez-se representar por uma commissão de alumnos dos cursos de marinha e de machinas.

(...)

Obras do porto – Novo projecto – O novo projecto das obras do porto prolonga o cáes em construcção do canal do Mangue até a ponta do Cajú.

O cáes, pelo antigo projecto, abrangia em sua extenção, as ilhas de Santa Barbara e Pombeba, com a largura de 300 metros, duas docas, distantes uma da outra 350 metros, espaço necessario para as manobras dos transatlanticos.

O novo projecto augmenta a extensão do cáes para dar logar á construcção de mais uma doca e obras complementares; o cáes será prolongado até á ilha dos Ferreiros, sendo installados no centro do perimetro das dócas grupos de armazens guardando iguaes distancias entre si, de modo a formarem pequenas ruas transversaes.

Ao longo dos armazens serão assentadas linhas ferreas da Estrada do Rio do Ouro, afim de facilitar a carga e descarga das mercadorias em transito.

O cáes será circundado por uma bella avenida fartamente illuminada e arborizada.

No principio do corrente mez de janeiro foram inaugurados mais 500 metros de cáes, em que, desde então, começaram a atracar os navios do Lloyd Brazileiro.

Novas Escolas de Aprendizes – Foram inauguradas as Escolas de Aprendizes Marinheiros dos Estados do Amazonas, Pará, Piauhy, Espirito Santo, S. Paulo e Paraná.

Pelo numero de alumnos até agora matriculados, é de prever que em breve as lotações dessas escolas fiquem completas, sendo necessario que o Sr. Almirante Ministro da Marinha estenda a ellas a autorização dada á dos outros estados, no sentido de serem feitas [sic] matriculas extraordinarias.

Acham-se bastante adiantados os trabalhos para a installação da Escola do Estado do Rio de Janeiro, cuja inauguração deve ser feita dentro do primeiro trimestre do corrente anno.

Catastrophe do "Aquidaban" – Na manhã do dia 21 de janeiro, segundo anniversario da dolorosa catastrophe do Aquidaban, zarpou do porto desta Capital, com destino á bahia de Jacuecanga, o transporte Andrada, levando a seu bordo a pedra fundamental do monumento que vae ser erigido em homenagem á memoria das victimas do luctuoso desastre. A bordo deste mesmo transporte seguio, afim de ser collocada na necropole onde repousam os restos mortaes dos nossos inditosos companheiros, uma rica corôa offerecida pelo Exercito Nacional á memoria dos seus irmãos de armas.

Essa significativa prova de cordialidade constitue um elevado penhor de gratidão á Armada Nacional.

Gabinete de Identificação da Marinha – No dia 25 de fevereiro começou a

funccionar o Gabinete de Identificação da Marinha, a cargo do Sr. 1º Tenente-Comissario Ignacio Augusto Linhares, tendo já identificado muitos individuos que se destinam ao serviço da marinha de guerra, dentre os quaes alguns foram eliminados por terem sido reconhecidos como de maus precedentes.

Ao Sr. Inspector de Marinha declarou o Sr. Almirante Alexandrino de Alencar, Ministro da Marinha, que ao Gabinete de Identificação compete proceder á identificação civil de todos os individuos que se destinarem ao serviço da marinha de guerra, a qual constará da filiação morphologica, exame descriptivo, notas chromaticas, traços caracteristicos, signaes particulares, impressões digitaes, etc.

Em todas as cadernetas subsidiarias das praças dos Corpos de Marinheiros Nacionaes e de Infanteria de Marinha, Marinhagem e Aprendizes Marinheiros, deverá constar o numero do registro de identificação, afim de serem requisitadas pelas autoridades competentes, quando necessarias, as informações que julgarem convenientes, e por todos os conselhos de guerra ou de investigação, quando for preciso comprovar a individualidade dactyloscopica do accusado.

MARINHAS ESTRANGEIRAS

Inglaterra

– A difficuldade de se poder determinar com exactidão o resultado obtido por cada navio nos exercicios de tiro de combate, principalmente quando muitos navios visam o mesmo alvo, tem sido objecto de cogitações na esquadra ingleza, com o fim de remover tal inconveniente.

O almirantado teve em estudos e acaba de ordenar a experiencia de um novo systema apresentado, o qual consiste em juntar á carga do projectil uma substancia pyrotechnica produzindo côres differentes, de modo que, tendo cada navio a sua côr, poder-se-á, pelo clarão da explosão do projectil, verificar qual o navio que o atirou. As primeiras experiencias consistiram em determinar as côres mais visiveis á grande distancia.

O almirantado julga que este systema dará bom resultado, aguardando o da experiencia para ordenar o seu emprego nos exercicios de tiro de esquadra.

– Tem causado certa impressão nos principaes centros navaes da Europa o facto de haver o almirantado inglez tomado a repentina resolução de activar as construcções das grandes unidades actualmente nos estaleiros e apressar o inicio da construcção do Collingwood, da classe St. Vincent, cuja quilha acaba de ser batida no arsenal de Devonport, quando era sabido que a sua construcção só deveria ter começo no correr do segundo semestre do corrente anno.

O orçamento de 1908-09 não comporta credito para a construcção de grandes unidades de combate; mas se preve que o futuro orçamento apresentará um augmento de credito consideravel destinado á construcção dessas unidades de combate.

Sendo quasi official a noticia de que no proximo anno o almirantado prestaria toda sua attenção á construcção de cruzadores, não deixou de causar certa apprehensão a brusca mudança de tal resolução que o levou a dirigir agora as suas vistas para a construcção de grandes couraçados, dota-

dos do maximo poder, o que mostra que os programmas votados pela Allemanha e pelos Estados Unidos despertaram a attenção do almirantado inglez e provocaram a alteração do seu programma.

Peru – *Os cruzadores Almirante Grau e Coronel Bolognesi sahiram de Callão com rumo ao Norte. Separando-se em Salaverry, seguiram esses cruzadores, o primeiro para Ilo e o segundo para Paita, de onde regressaram a Callão depois de vinte dias de viagem. O fim deste cruzeiro foi exercitarem-se os officiaes em telegraphia sem fio, o que conseguiram fazer até 280 milhas de distancia com pleno exito.*

REVISTA DE REVISTAS

Esta seção tem por propósito levar ao conhecimento dos leitores matérias que tratam de assuntos de interesse marítimo, contidas em publicações recebidas pela *Revista Marítima Brasileira* e pela Biblioteca da Marinha.

As publicações, do Brasil e do exterior, são incorporadas ao acervo da Biblioteca, situada na Rua Mayrink Veiga, 28 – Centro – RJ, para eventuais consultas.

SUMÁRIO

(Matérias relacionadas conforme classificação para o Índice Remissivo)

ADMINISTRAÇÃO

VOCABULÁRIO

Vocabulário náutico dos gregos e dos romanos (275)

ÁREAS

AMÉRICA DO SUL

Amigos e vizinhos na costa do Pacífico (275)

ARTES MILITARES

ESTRATÉGIA

Clausewitz 2007 (275)

CIÊNCIA E TECNOLOGIA

CONSTRUÇÃO NAVAL

Revolução silenciosa: DARPA busca reinventar o conceito do submarino (277)

FORÇAS ARMADAS

MARINHA DO CHILE

Decálogo para a mudança (278)

MISSÃO DAS FORÇAS ARMADAS

Uma aproximação à "heterogeneidade militar" na América Latina (280)

MISSÃO DE PAZ

China revê compromissos com manutenção de paz (281)

OPERAÇÕES EXPEDICIONÁRIAS

Amazônia, Atlântico Sul e operações expedicionárias (281)

PODER NAVAL

Os navios de guerra de superfície das Marinhas sul-americanas (284)

PSICOSSOCIAL

MÍDIA

Parem de culpar a imprensa (283)

VOCABULÁRIO NÁUTICO DOS GREGOS E DOS ROMANOS

Prof. Franco Mosino

Supplemento alla Rivista Marittima nº 12 – Dicembre 2007

O léxico náutico, desde sempre, exercita um fascínio exótico e quase mágico em leitores, especialistas e navegadores. As Marinhas a remo e a vela produziram, em seu tempo (hoje acabado), palavras e frases de todos os tipos e em todas as línguas, para todos os gostos.

Tendo isso presente, a *Rivista Marittima* italiana editou, em suplemento especial, precioso glossário náutico de antigos termos náuticos gregos e romanos, apresentando as frases e palavras correspondentes na língua italiana de hoje. A publicação encontra-se disponível na Biblioteca da Marinha.

AMIGOS E VIZINHOS NA COSTA DO PACÍFICO – Luzes e sombras de uma relação

Colección Investigaciones Anepe nº 17, junio 2007

Cristian Leyton Salas[1]

Este extenso trabalho de pesquisa, publicado pela Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos do Chile, teve o propósito de investigar a ameaça peruana a partir de uma perspectiva histórica, identificando sua origem, formação e evolução, além de seus efeitos, riscos e oportunidades para o Chile.

Segundo o pesquisador, a hostilidade que alimenta as relações entre chilenos e seus vizinhos e, particularmente, a chileno-peruana, é resultado de fatos históricos que marcaram a imagem coletiva da população dos países. Além disso, ele identifica nessa animosidade fatores subjetivos que contribuem para explicar a sua ocorrência cíclica e permanente. Em sua investigação, analisa essas variáveis, considerando, inclusive, a perspectiva boliviana da questão.

Neste período de transição do sistema internacional, especialmente na América do Sul, este trabalho pode contribuir para o esforço de outros estudiosos do assunto e, em especial, para a identificação de ameaças à estabilidade hemisférica.

O autor possui, entre muitos outros, os títulos de mestre em Ciências Políticas e *Master of Arts* em Relações Internacionais pela Université du Québec à Montreal, Canadá.

CLAUSEWITZ 2007

Proceedings, december 2007, p. 10

Kent K. Miller[2]

Kent K. Miller inicia o interessante artigo citando a historiadora Barbara Tuchman: "Nada é mais reconfortante para a mente militar do que um axioma de um grande, porém *falecido*, general". É a verdade, segundo ele. Entretanto, na situação extremamen-

[1] Pesquisador titular da Dirección de Investigación y Relaciones Internacionales (DIRI) da Universidad Bernardo O'Higgins.

[2] Ex-oficial da Marinha dos EUA e membro do Naval Institute. Está, correntemente, realizando mestrado em estudos militares na American Military University.

te confusa do Iraque, que continua a consumir o tesouro e o sangue norte-americanos em um jogo de "soma zero", dever-se-ia pensar em uma abordagem clássica.

Carl Von Clausewitz, o intelectual prussiano padrinho dos assuntos militares, cunhou a expressão "centros de gravidade" para descrever população, localidades e capacidades do oponente que, quando ameaçadas, atacadas, avariadas ou deslocadas, compelem o inimigo a se dobrar (a guerra como continuação da política nacional).

Na opinião do autor, a falta desses centros de gravidade no Iraque e, ademais, nas células emergentes de cultura antiamericana ao redor do mundo, é o que fará a desagradável saída definitiva dos americanos do Iraque. Ele compara a eficácia da política adotada no Iraque de "aumento de tropas" e de "manutenção do rumo" ao equivalente militar de se continuar a tentar ressuscitar um paciente já falecido por meio das descargas elétricas de um ressuscitador.

Quando a última coisa que se assemelhava a um centro de gravidade (o regime de Hussein) foi eliminada, nada restou contra o que os brilhantes, destrutivos e bem liderados profissionais das forças armadas norte-americanas pudessem direcionar suas energias para a consecução dos objetivos nacionais. Não há mais nada no Iraque de hoje para ser bombardeado, atacado, ocupado, subjugado, destruído ou ameaçado que possa produzir um resultado coerente e consistente com o que os EUA se propuseram a obter geopoliticamente. Os centros de gravidade consistem agora, tão-somente, de alguma porta que uma patrulha esteja derrubando na busca de um AK-47 escondido embaixo da cama. Os soldados americanos controlam apenas a rua em que estão, cedendo-a de volta a incontáveis inimigos, quando partem.

As duas histórias de sucesso do século XX, nas quais militares americanos supervisionaram a reconstrução e ressurreição de um país (Alemanha e Japão), envolveram centros de gravidade de concreto que foram destruídos, sociedades mais ou menos monolíticas exauridas pela guerra total e legiões de administradores militares brilhantes executando os trabalhos. Que essas condições não existem ou não existirão no Iraque pode ser e será debatido *ad infinitum*.

Segundo Miller, a questão central que motiva o insucesso no Iraque é a falta de centros de gravidade identificáveis contra os quais direcionar o valor militar. Desde os primeiros dias de sua nação, o público americano assumiu uma visão particular do como e por que seus filhos e filhas são empregados em operações militares. Esse público é rápido em identificar casos perdidos e, apesar de lento para questionar a eficácia das operações militares após o 11/9, ao final o bom senso da população se mobilizará e encerrará as operações no Iraque.

A questão central que motiva o insucesso no Iraque é a falta de centros de gravidade identificáveis contra os quais direcionar o valor militar

Prossegue o autor identificando que os oponentes muçulmanos do momento apresentam aos planejadores americanos uma força apátrida e amorfa que, muitas vezes, está disposta a trocar as suas vidas por ganhos políticos ou militares. Esses inimigos, por definição, não possuem os centros de gravidade contra os quais forças militares possam ser direcionadas, preventivamente ou pós-fato. Estrategistas estão trabalhando incansavelmente para redesenhar as aplicações estraté-

gicas do poder dos EUA no século XXI em resposta a esse problema. Porém, nenhum desses planos parece alterar as operações do dia-a-dia no Iraque e cada ataque dos insurgentes parece mais audacioso que o anterior.

A questão a ser vista é se será viável para a atual e para a futura administração planejar e executar um capítulo final, em conjunto com aliados e outros poderes da região, com oposição respeitosa do Congresso.

A imagem assombrosa de vietnamitas pendurados no último helicóptero a decolar sendo substituída por fisionomias iraquianas é por demais tenebrosa para se contemplar, finaliza o autor.

REVOLUÇÃO SILENCIOSA: DARPA BUSCA REINVENTAR O CONCEITO DO SUBMARINO

Jane´s International Defence Review, Volume 40, december 2007, p. 41-45
Katy Glassborow

Desde que os submarinos de ataque de propulsão nuclear entraram em operação na Marinha dos Estados Unidos da América (EUA), no início dos anos 1950, seu *design*, em essência, permaneceu inalterado, fato que o Departamento de Defesa dos EUA (DoD), de acordo com Katy Glassborow, está ávido por mudar.

A The team at General Dynamics Electric Boat is working to produce a shaftless propulsion concept, whereby legacy hydraulics such as turbines, gears and shafts are stripped out of the stern and replaced by electric pods on the outside of the pressure hull to provide propulsion

Em 2005, a Agência de Projetos de Pesquisa Avançada de Defesa – DARPA (Defense Advanced Research Project Agency) – lançou o programa "Tango Bravo" (Technology Breakthrough – TB – rompimento tecnológico), de 97 milhões de dólares, com a finalidade de construir submarinos de ataque a 70% do custo dos atuais submarinos da classe *Virginia*.

Submarinos se caracterizam, até hoje, por possuírem hélice na popa; compartimento de máquinas a ré e eixo propulsor; compartimento do reator a meio-navio; e seção de proa com compartimentos de sonar, de torpedos e habitáveis.

Entretanto, o programa "Tango Bravo" identificou cinco barreiras tecnológicas que, se vencidas, reduziriam substancialmente os custos de construção e de manutenção. Essas barreiras incluem a retirada de toda a hidráulica e o desenvolvimento de propulsão sem a limitação imposta por eixo propulsor central; armazenamento e lançamento de armas fora do casco resistente; alternativas

para os domos esféricos dos sonares; simplificação do casco e dos sistemas mecânicos e elétricos; e diminuição da tripulação por meio da automação.

Em seu detalhado artigo, a correspondente do *Jane's International Defence Review* prossegue abordando cada um dos rompimentos tecnológicos buscados e tecendo considerações relativas às pressões orçamentárias e à competição por verbas com outros projetos da Marinha dos EUA.

DECÁLOGO PARA A MUDANÇA

Revista de Marina (Chile), 5/2004, set./out. p. 461-466
Capitán de Navío Jorge G. Giuliucci Lagos*

No artigo, o autor identifica a necessidade de mudanças na Marinha chilena, considerando a instituição como componente de uma Nação presente na "aldeia global", cooperadora em potencial no mundo inteiro, "o que diferencia sua missão tradicional vigente até poucos anos atrás". Na sua visão, a Marinha do Chile vem se transformando em uma organização que, privilegiando eficiência e probidade na administração e o uso de seus escassos recursos, assegura uma tomada de decisões cada vez mais eficiente em seu âmbito, responsabilidade que não se reduz a uma questão de ordem econômica, mas em um "dever moral para com a Nação que lhe confia ditos recursos". E completa: "Nesse contexto, a Armada tem adotado uma atitude permanente de 'inovar contra o vento e a maré'[1]."

Para manter essa visão de "fazer mais com menos ou ao menos com o mesmo", Lagos considera requisito fundamental a reaprendizagem e o reforço das experiências inovadoras recentes, produto dos processos de mudança materializados.

A partir da decisão de mudar e a fim de que se alcancem os resultados necessários, "deve-se conhecer em profundidade o lado humano da gestão da mudança: o alinhamento do pessoal e suas condutas com a cultura e os valores da organização".

São identificadas quatro características numa transformação estrutural de longo prazo: *escala* (a mudança afeta toda a organização ou parte dela), *magnitude* (envolve significativas alterações de *status quo*), *duração* (estende-se por meses e até mesmo anos) e *importância estratégica*. "Entretanto, a instituição somente obtém sua esperada recompensa quando a mudança se verifica também no íntimo de cada pessoa que a integra, o que a faz comprometer-se e identificar-se decididamente."

Aqueles que lideram processos de transformação, porém, deparam-se com algumas dificuldades: a reação da força de trabalho, conseguir que as equipes trabalhem em conjunto e a capacidade para liderar sua gente. O autor observa que os líderes que não planejam esse aspecto humano da mudança "acabam surpreendidos pelo fracasso de seus planos tão atraentes".

São listados no artigo dez macroprincípios que orientam a gestão de mudança

1. Atender ao aspecto humano

Toda transformação importante gera problemas pessoais.

A abordagem formal de uma gestão de mudança deve começar pela equipe que a lidera e envolver as pessoas mais interessadas e o restante dos líderes internos, adaptando-os à medida que a mudança se esten-

* Oficial de Estado-Maior e engenheiro comercial. Colaborador desde 2000.

1 "Inovar contra o vento e a maré". Exposição do comandante-em-chefe da Armada por ocasião do II Congresso de Inovação e Tecnologia, realizado em Santiago, julho de 2004.

da por toda a organização. São requeridas a coleção e a análise de dados, planificação e disciplina na fase de implementação e o redesenho de estratégias, sistemas e processos. A tomada de decisões deve basear-se em uma avaliação realista da história da organização, de seu potencial e seu grau de preparação para a mudança.

2. Começar pela cúpula

Quando os líderes maiores completam o processo de alinhamento e compromisso com a iniciativa de mudança, a força de trabalho se encontra em condições de proporcionar os resultados esperados.

Os líderes devem ser os primeiros a adotar o novo enfoque, constituindo-se em modelos das condutas desejadas.

3. Envolver a totalidade

A mudança deve ser abordada em todos os níveis: visão, estratégia e metas com participação da alta gerência, nível médio no planejamento da iniciativa de mudança e líderes de nível elementar a cargo da implementação das bases.

Desse modo, as iniciativas de mudança devem incluir planos para a identificação de líderes de diferentes níveis, para que se deleguem poderes em termos de responsabilidade de planejamento e implementação. Assim a mudança se produz em cascata pela organização.

4. Declaração formal

Uma fundamentação verdadeiramente honesta que sustente a visão favorece a motivação da organização para adotar o novo rumo.

Dar uma diretiva formal à mudança e estabelecer a visão por escrito ajuda o alinhamento da equipe de direção. Para se fundamentar a mudança, deve ser observada a seguinte seqüência: 1º) cotejar com a realidade e elaborar um argumento convincente; 2º) demonstrar e transmitir fé no futuro da empresa e em seus líderes; 3º) definir o roteiro com a conduta a seguir, para guiar a tomada de decisões. Os líderes devem adaptar essa mensagem aos diversos setores da organização, para que estes se interessem pela mudança.

5. Sentido de propriedade

É preciso investir tempo suficiente em seu planejamento, como para sentir-se proprietário.

Para gerar uma crítica favorável dentro da força de trabalho é preciso que os líderes se sintam donos da iniciativa e responsáveis por ela nas áreas que estão sob sua influência. Devem ser reforçados recompensas e incentivos materiais ou psicológicos aos integrantes da organização.

6. Comunicação da mensagem

O essencial de qualquer programa de mudança reside na comunicação oportuna, constante e prática, que mude a imagem existente.

As mensagens-chave devem ser reforçadas mediante freqüentes recomendações práticas, oportunas e inspiradoras. A comunicação leva, além disso, à obtenção de idéias e comentários dos subordinados, gerando retroalimentação valiosa.

7. Panorama cultural

É vital conhecer a cultura organizacional para que o planejamento da mudança seja eficiente.

Um bom diagnóstico cultural permite saber se a organização está preparada para as mudanças, identificar os problemas mais importantes e determinar que fatores influem nas fontes de liderança e de resistência. Também identifica valores centrais, crenças, condutas e percepções que se deve levar em conta para planejar o corpo da mudança.

8. Atenção à cultura organizacional

Reconhecer o núcleo cultural como o eixo do pensamento, da atividade, da influência e da identificação pessoal.

Uma vez definido o tema cultural, deve-se ocupar dele com o mesmo ou maior cuidado que se dispensa a outras áreas. Os programas de mudança podem criar uma cultura (em-

presas novas), combiná-las (fusões ou aquisições de companhias) ou fortalecê-las (empresas com longa trajetória).

9. Atenção ao desconhecido e inesperado

Os cenários imprevistos sempre se apresentam, e por isso é preciso combater o ceticismo com sólidos argumentos.

Nenhum programa de mudança sai tal e qual o planejado: o pessoal reage de forma imprevista, a resistência não ocorre onde se espera ou o ambiente externo experimenta transformações. Devem ser avaliados permanentemente o impacto da mudança e a capacidade de organização para adotar a nova onda de transformação.

10. Transparência ou comunicação direta

A boa comunicação e regras claras de jogo favorecem o êxito do processo.

Os indivíduos e as equipes precisam saber quais serão suas novas tarefas e o que se espera que façam durante o programa de mudança em marcha e após concluído.

Jorge Lagos conclui que "não há nada mais difícil de empreender, mais perigoso de liderar ou mais incerto de conseguir do que uma nova ordem de coisas". Considera, entretanto, que somente a mudança permite e favorece o avanço e o progresso, e que, para consegui-la, deve-se romper com o passado, vencendo a resistência natural, atuando com energia e motivando as pessoas para que se aliem com as metas que determinam o novo rumo.

E acrescenta: "Contudo, uma nova ordem, respeitando a cultura organizacional e os princípios e valores que a sustentam, constitui a verdadeira e enriquecedora fonte que pode nutrir toda a organização de novas idéias."

UMA APROXIMAÇÃO À "HETEROGENEIDADE MILITAR" NA AMÉRICA LATINA

Política y Estratégia (Chile), jul./set. 2007, p. 100-125

Mariano César Bartolomé[1]

Neste trabalho, o autor descreve algumas das diferentes tarefas desempenhadas pelas forças armadas latino-americanas, confirmando que a homogeneidade neste continente, no que se refere à Defesa, se resume ao controle civil do setor militar, à diminuição dos riscos de choques armados entre estados, às crescentes iniciativas para promoção de ações combinadas em nível sub-regional, e à vocação de participar em operações de paz. Além desses consensos, a nota dominante é a da heterogeneidade.

Quantas tarefas são cotidianamente desempenhadas pelas forças armadas latino-americanas? Quais são elas? Na busca dessas respostas, o autor desenvolve um panorama de diversidade em matéria de defesa e segurança, deixando claro não ter considerado em suas comparações a luta colombiana contra a insurgência armada e o crime organizado, por suas características intransferíveis.

O trabalho foi organizado nos seguintes tópicos:

- A luta contra o narcotráfico;
- Neutralizando o contrabando;
- O combate contra organizações insurgentes e o terrorismo;
- O emprego das forças armadas nos conflitos pela terra;

[1] Doutor em Relações Internacionais pela Universidad Del Salvador, USAL. Docente da Escuela de Defensa Nacional (Edena), Argentina.

• A proteção dos bens do estado; e
• Os militares venezuelanos e a defesa da revolução.

O autor constata que na América Latina são vislumbradas escassas probabilidades de conflitos armados entre Estados e que as forças armadas, de fato, desempenham múltiplas tarefas. Em linhas gerais, observa que apenas Argentina e Chile deixaram de utilizar suas forças armadas em tarefas ligadas à segurança interna. Admite juntar a essa lista o Brasil e o Uruguai, desde que se façam ressalvas à ocupação da Amazônia e à custódia de uma empresa privada, respectivamente.

Conclui acrescentando que a heterogeneidade registrada no espaço latino-americano em relação às tarefas desempenhadas pelas forças armadas não vai desaparecer. De um ponto de vista normativo, o "dever ser" neste assunto não pode consistir da exclusão militar das tarefas de segurança interna, ignorando-se as características particulares de cada caso, pois isso significaria basear-se em premissas e padrões errados.

CHINA REVÊ COMPROMISSOS COM MANUTENÇÃO DE PAZ

Jane's International Defence Review, Volume 40, august 2007, p. 6
Stuart McGhie

Segundo o autor da matéria, as atividades de manutenção de paz chinesas vêm crescendo, gradualmente, desde 2000, e a República Popular da China é, hoje, o segundo maior contribuinte com tropas dentre os membros permanentes do Conselho de Segurança da ONU, superada apenas pela França.

Essa contribuição se dá, na maior parte, no continente africano, onde a percepção chinesa identifica vários interesses econômicos. O melhor exemplo disso é o Sudão, país do qual a China é o maior parceiro comercial, responsável por cerca de dois terços de suas exportações e provendo um quinto de suas importações. Em contrapartida, existem acusações contra a China de estar fornecendo ao governo sudanês, ilegalmente, armas e munição, inclusive caças-bombardeiro Q-5 Fantan.

Dentro da estratégia implementada, a China realizou, no ano passado, sua primeira conferência sobre manutenção de paz internacional, juntando os principais chefes de departamentos do Exército de Libertação do Povo com os ministérios de Relações Exteriores e de Finanças. Nela discutiu-se gerenciamento, treinamento, rotação de pessoal, segurança e possíveis intercâmbios internacionais, informou Stuart McGhie.

AMAZÔNIA, ATLÂNTICO SUL E OPERAÇÕES EXPEDICIONÁRIAS

Monitor Mercantil, 6/12/2007
Eduardo Italo Pesce[1]

Já em 1914, Karl Kautsky prognosticou o advento do "ultra-imperialismo", quando anteviu que as grandes potências, de modo semelhante aos conglomerados empresariais, acabariam por formar um "cartel do poder", deixando de competir entre si nas guerras. Os conflitos armados passariam assim a envolver os Estados centrais

[1] Especialista em Relações Internacionais e professor no Centro de Produção da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (Cepuerj); colaborador freqüente da RMB.

contra os situados na periferia do sistema mundial de poder.

Joseph S. Nye afirma que, no mundo atual, existem três tipos de países: os Estados pobres, fracos e pré-industriais; os Estados industriais modernizantes; e as sociedades pós-industriais. Segundo esse autor, o uso da força é comum no primeiro tipo de país e continua sendo aceito no segundo, mas é pouco tolerado no terceiro.

Martin van Creveld, por sua vez, afirma que a guerra está passando por grandes mudanças, decorrentes do surgimento das armas nucleares e de destruição em massa. A introdução desse armamento em 1945 tornou a guerra entre grandes potências perigosa demais, e os conflitos militares do futuro seriam "guerras assimétricas" entre os ricos desenvolvidos e os pobres atrasados.

Não constitui surpresa o fato de que, desde o fim da Guerra Fria, os principais países ocidentais estejam estruturando suas forças armadas para a realização de operações expedicionárias contra países periféricos, em áreas estratégicas conturbadas do mundo. As repercussões deste processo de transformação ainda não foram suficientemente avaliadas no Brasil.

As indicações são que, na busca pelo controle das reservas mundiais de petróleo, de jazidas de minérios estratégicos ou até mesmo da água potável do planeta, as grandes potências não hesitarão em empregar seu poder militar contra os territórios dos países em que tais recursos naturais estejam localizados.

Qual deve ser a resposta dos países emergentes? O desenvolvimento de uma capacidade militar de defesa do território e dos recursos naturais? Esta é a configuração usual do "figurativo inimigo", nas manobras militares dos países centrais que possuem forças armadas de tipo expedicionário. Portanto, os países que a adotarem estarão assumindo, por sua própria iniciativa, o papel de adversários (ou alvos) potenciais.

A opção por forças armadas expedicionárias, por sua vez, não inviabiliza o emprego defensivo destas contra ameaças externas. A capacitação necessária para realizar operações expedicionárias (inclusive de manutenção ou imposição da paz) no exterior também qualifica as Forças Armadas para emprego na defesa do território nacional (mesmo contra ameaças irregulares ou não-convencionais).

O Brasil deve desenvolver um poder militar com capacidade expedicionária, integrado por forças armadas de efetivo modesto (igual ou ligeiramente superior ao atual) dotadas de equipamentos modernos, produzidos no País e preferencialmente desenvolvidos com tecnologia própria.

O desenvolvimento de tecnologias de emprego militar é duplamente útil para um país, pois propicia o nível de inovação tecnológico indispensável à manutenção de um parque industrial moderno e atualizado. Além disso, ao adquirir uma significativa capacidade de realizar operações militares no exterior, o Brasil passaria a ser percebido como possível aliado ou parceiro confiável.

A atual Política de Defesa Nacional (PDN) aponta a Amazônia e o Atlântico Sul, além dos núcleos de capacitação e poder localizados no Centro-Sul, como áreas prioritárias para nossa defesa. Afirma ainda que o entorno estratégico do Brasil extrapola a América do Sul e a parte ocidental do Atlântico Sul, incluindo a parte oriental deste oceano, assim como a África Ocidental e Meridional e os países de língua portuguesa.

Por sua dimensão territorial e pelas longas distâncias envolvidas, a Amazônia pode ser considerada um Teatro de Operações (TO) expedicionário. O mesmo pode ser dito do Atlântico Sul, por onde passa quase todo o comércio exterior e onde se

localiza a maior parte das reservas conhecidas de petróleo do Brasil.

A Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZPCAS) foi estabelecida em 1986 pelos 24 países da costa ocidental da África e do litoral atlântico da América do Sul, em busca de integração e colaboração regional. A Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP), criada em 1996, reúne os oito países lusófonos: Angola, Brasil, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Moçambique, Portugal, São Tomé e Príncipe e Timor Leste.

A opção por um modelo expedicionário de forças armadas é coerente com a participação do Brasil em ambas as guerras mundiais, assim como em operações de paz sob os auspícios da Organização das Nações Unidas (ONU). Por não possuir ambições hegemônicas, nosso país é freqüentemente solicitado a enviar contingentes de tropa a países conflagrados, a fim de colaborar com o restabelecimento da paz. Seu nível de capacitação nesta área deve ser ampliado.

PAREM DE CULPAR A IMPRENSA

Proceedings, january 2008, p. 53-55

David J. Danelo*

"Os comandantes deveriam pensar sobre os jornalistas da mesma maneira que eles pensam sobre o tempo – e não tentar controlar o que eles reportam."

Esta frase bem sintetiza o artigo escrito por David Danelo, ex-militar e, hoje, jornalista em tempo integral. O trabalho foi motivado pela opinião que verificou nos militares norte-americanos de que jornalistas possuem poder de influenciar a opinião pública maior do que eles, de fato, possuem.

O artigo foi subdividido nos tópicos: Por que a imprensa é acusada?; Um novo mundo da informação; Guerreiros lutam e repórteres reportam; e Por dentro do novo – objetivamente.

Buscando demonstrar que a visão hoje existente da parte dos militares com relação ao jornalismo é distorcida, o autor analisa a forma como a mídia, de uma maneira geral, influenciou a opinião pública na Segunda Guerra Mundial. Assim, cita exemplos de jornais de renome, como o *New York Times* e o *New York Herald Tribune*, além de escritores famosos, como Ernest Hemingway e John Steinbeck.

Examinando período mais recente, especificamente a Guerra do Iraque, observou que o maior prejuízo à influência outrora existente foi causado, ironicamente, pelo atual governo. As afirmações sobre armas que nunca foram descobertas, declarações teatrais de "missão cumprida", negações formais sobre a inexistência de guerrilha e as afirmativas repetidas inúmeras vezes de que "a insurreição estava nas últimas" significaram, pelo menos inicialmente, descrédito para repórteres e correspondentes envolvidos com os fatos.

Finalizando seu interessante trabalho, Danelo sugere que os comandantes deveriam enfocar mais suas energias nas coisas que podem ser por eles influenciadas em vez de se desgastarem contra despachos nocivos – porém acurados – de repórteres, contra os quais nada podem.

*Realizou a cobertura da Guerra do Iraque na Província de Anbar para a *webmedia* (out. a nov. 2006). Autor do livro *Blood Stripes: The Grunt's View of the War in Iraq*. Foi selecionado pelo U.S. Naval Institute, em 2006, como um dos dois co-autores do ano.

OS NAVIOS DE GUERRA DE SUPERFÍCIE DAS MARINHAS SUL-AMERICANAS

Tecnologia Militar, nº 4/2007, pg. 43-51

Capitão-de-Fragata Hugo Fontena Faúndez*

Neste artigo é apresentado um inventário de navios de superfície das principais Marinhas da América do Sul e busca-se analisar e resumir, para cada uma delas, os objetivos estratégicos e as principais dificuldades.

Além disso, o autor apresenta diversos dados referentes às Marinhas da Argentina, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, Peru, Uruguai e Venezuela, como os apresentados a seguir:

O autor afirma que Argentina, Brasil, Chile e Peru foram e continuam a ser as principais potências navais da América do Sul. Em seguida, junto ao Uruguai, aparecem Venezuela, Colômbia e Equador, cujas Marinhas possuem menores dimensões. Os países mediterrâneos, Bolívia e Paraguai, junto à Guiana e ao Suriname, possuem, segundo ele, meios mais modestos, o que impossibilita a comparação com os demais.

Faúndez registra que as renovações de material nessas armadas vêm sendo feitas por meio da aquisição de navios em fase de desativação pelas Marinhas européias ou pelos Estados Unidos da América, salvo poucas exceções. Segundo ele, aquisições

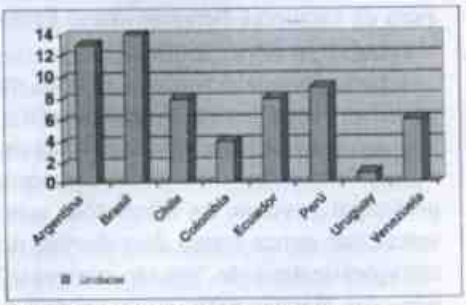


Gráfico 1: Numero de unidades de combate principales.
(Fuente: Military Balance 2007)

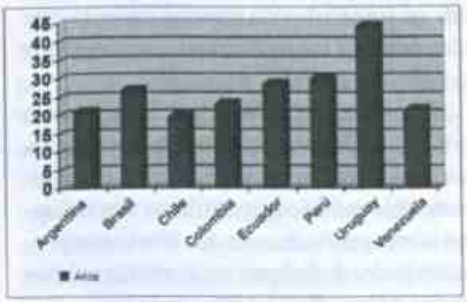


Gráfico 2: Años de antigüedad de las unidades de combate principales
(Fuente: Weyers Flottentaschenbuch 2002/2004)

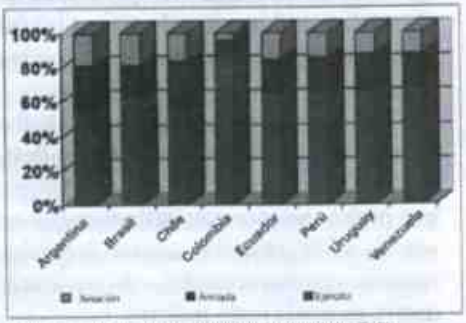


Gráfico 3: Distribución porcentual del personal de las FAS's.
(Fuente: Atlas comparativo de la Defensa en América Latina Ed. 2007)

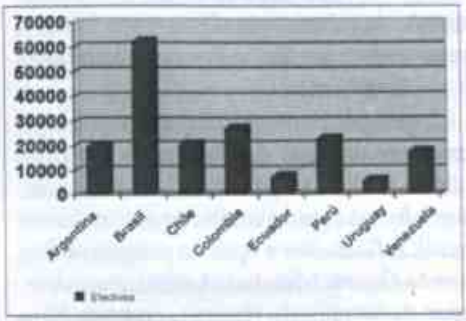


Gráfico 4: Cantidad de efectivos de personal naval.
(Fuente: Atlas comparativo de la Defensa en América Latina Ed. 2007)

*Oficial da Reserva da Marinha do Chile, mestre em Ciências Navais e Marítimas, exerce cargo acadêmico de chefe da disciplina de Logística e de professor de Estratégia e Gestão de Crises na Academia de Guerra Naval do Chile.

Material Naval de las Armadas de Sudamerica

Países	SS	CV	CG	Dest	Frag.	Corb.	Pat. y Coast	Minad.	Anfibio	Logistico y Apoyo	a/n	Helos
Argentina	3			4		9	(15): 2 PTF, 7 PCO, 6 PCI		4 LCM, 16 LCVP	3 ABU, 1 AGB, 1 AGHS, 1 AGOR, 1 AGI, 3 TPT	26	20
Brasil	5	1			9	4	(32): 13 PCO, 1 EPCC, 4 PCI, 5 POR	6 MSC	2 LSD, 1 LST, 4E Crafts	(31): 1 AF, 4 AG, 1 AGHS 6 AGOR, 2 AH, 1 AK, 1 AO, 1 AOT, 1 ABR, 5 ATF, 4 Diques, 6 Crafts	26	65
Chile	4				8		(22): 7 PFM, 6 PCO, 1 PCC, 8 PCI		(5): 2 LSM, 3 LST	(10): 2 AG, 1 AGB, 1 AGHS, 1 AGOR, 1 AK, 1 AO, 3 ATF	16	22
Colombia	2					4	(56): 1 PFO, 5 PCO, 1 PFC, 4 PCC, 11 PCI, 74 PCR		(8): 1 LCM, 7 LCU	(7): 2 AGHS, 2 AGOR, 1 AH, 1 TPT, 1 Trg	11	6
Ecuador	2				2	6	(15): 3 PFM, 4 PCC, 8 PBR		1 LST	(7): 1 AE, 1 AGOR, 2 AOT, 1 Trg		
Peru	6		1		8		(13): 6 PFM, 4 PCR, 3 Crafts		4 LST	(9): 2 AGHS, 1 AGOR, 3 AO, 1 AOT, 1 ATF, 1 Tpt	13	15
Uruguay					1		(18): 1 PCO, 3 PCC, 5 PCI, 9 Crafts	3 MSC	(4): 2 LCVP, 2 LCM	(6): 1 AGHS, 1 AGOR, 1 ARS, 1 AT, 1 Trg	8	8
Venezuela	2				6		(6): 3 PFM, 3 PCO		(18): 4 LST, 2 LCU, 12 LCVP	(5): 2 AGHS, 1 AGOR, 1 AO, 1 Trg		

ABU: Boyers, AE: Polvorera, AF: Depósito, AG: Misceláneo, AGB: Rompehielos, AGHS: Hidrográfico, AGOR: Oceanográfico, AH: Hospital, AK: Transporte, AO: Petrolero de flota, AOT: Petrolero, ASR: Rescate de Submarinos, AT: Remolcador, ATF: Remolcador oceánico, Craft: Embarcación no clasificada, LCM: Landing Craft Medium, LCU: Landing Craft Utility, LCVP: Landing Craft Vehicles and Personel, LSD: Landing Ship Dock, LSM: Landing Ship Medium LST: Landing Ship Tank, MSC: Minador, PBR: Lancha fluvial, PCC: Patrol Craft Coastal, PCI: Patrol Craft Inshore, PCO: Patrullero de alta mar, PCR: Patrullero fluvial, PFC: Patrullero costero, PFM: Patrullero misilero, PFO: Patrullero oceánico, PTF: Torpedera, TPT: Transporte, TRG: Escuela.

que não considerem os aspectos de logística, de instrução e de apoio diminuem a disponibilidade operativa das unidades e contribuem para a degradação dos meios.

Finalizando sua análise, o autor conclui que a degradação do material que se observa na maioria das Marinhas sul-americanas tende a aumentar, já que não existem iniciativas ou programas de renovação em andamento, com as exceções da Venezuela, do Chile e, parcialmente, do Brasil.

NOTICIÁRIO MARÍTIMO

Esta seção destina-se precipuamente a registrar e divulgar os eventos importantes da Marinha do Brasil e de outras Marinhas, incluída a Mercante, dar aos leitores inativos informações sobre a atualidade e permitir aos pesquisadores do futuro visualizar a Marinha de outrora.

Colaborações serão bem-vindas, se possível ilustradas com fotografias.

SUMÁRIO

(Matérias relacionadas conforme classificação para o Índice Remissivo)

ADMINISTRAÇÃO

ADMINISTRAÇÃO

√ Reestruturação da gestão do pessoal inativo e pensionista (288)

COMEMORAÇÃO

√ 60 anos da Delegacia Fluvial de Presidente Epitácio (289)

√ Dia do Farmacêutico (289)

CONTRATO

√ Acordo de cooperação MB e Receita Federal (290)

CRIAÇÃO

√ Diretoria de Comunicações e Tecnologia da Informação da Marinha (290)

HOMENAGEM

√ Cerimônia alusiva aos mortos do Encouraçado *Aquidabã* (291)

√ Centenário de nascimento do Almirante Mello Baptista (291)

INAUGURAÇÃO

√ Museu do Rio Uruguai (293)

INCORPORAÇÃO

√ Incorporação à Armada do NHo *Cruzeiro do Sul* (295)

MOSTRA DE ATIVAÇÃO

√ Mostra de ativação do Grupamento de Patrulha Naval do Leste (297)

POSSE

Assunção de cargos por almirantes (297)

PRÊMIO

√ Marinha do Brasil recebe Prêmio Top Ambiental 2007 (298)

SOLENIDADE

√ Encerramento das atividades culturais de 2007 (298)

ÁREAS
ANTÁRTICA
√ 25 anos de presença do Brasil na Antártica (304)

ARTES MILITARES
MOBILIZAÇÃO
√ Brasil já tem lei para regular mobilização sob ameaça de guerra (305)

CIÊNCIA E TECNOLOGIA
ARMAMENTO
√ Gerência Especial de Mísseis (306)
AVIAÇÃO
√ Embraer registra recorde histórico na entrega de jatos em 2007 (306)
ENERGIA
√ Vale e BNDES criam empresa de pesquisa de energia (307)
LASER
√ American Airlines vai testar sistema antimíssil (307)

CONGRESSOS
SIMPÓSIO
√ Simpósio de pesquisa e produção para Defesa (308)

EDUCAÇÃO
COLÉGIO NAVAL
√ Recrutas do Colégio Naval participam de Curso de Mestre Arrais (309)

GUERRA
GUERRA DE MINAS
√ Missão de assistência para a remoção de minas na América do Sul tem o melhor desempenho desde 2003 (309)

HISTÓRIA
DOCUMENTO HISTÓRICO
√ Caderno do Centro de História e Documentação Diplomática (310)

INFORMAÇÃO
REVISTA
√ Revista *Nomar* na Internet (310)
SISTEMA DE INFORMAÇÃO
√ Portal de serviços da Marinha do Brasil (310)

PSICOSSOCIAL
MÚSICA
√ Orquestra da Companhia Chinesa Evergreen (312)
LANÇAMENTO DE LIVRO
√ O Rio da Dúvida – A sombria viagem de Theodore Roosevelt e Rondon pela Amazônia (311)

RELAÇÕES INTERNACIONAIS
DIPLOMATA
√ Assis Brasil – um diplomata na República (312)

REESTRUTURAÇÃO DA GESTÃO DO PESSOAL INATIVO E PENSIONISTA

A Alta Administração Naval vem empreendendo um conjunto de ações, decorrentes de estudos conduzidos pela Diretoria-Geral do Pessoal da Marinha (DGPM), em conjunto com os demais setores da Marinha, com o propósito de aprimorar o atendimento prestado ao pessoal inativo e pensionista.

Tais ações já se fazem presentes nas rotinas diárias do Serviço de Inativos e Pensionistas, a saber:

– emprego de uma rede de Organizações Militares (OM) fora da sede, que atuam como OM de Apoio e Contato (Omac) e OM de Recadastramento (Orec) para o pessoal, conforme relação disponível no sítio do Serviço de Inativos e Pensionistas da Marinha (SIPM);

– emprego de 11 Postos Avançados de Atendimento, situados na área do Grande Rio, que atuam como escritórios para execução de recadastramento determinado por lei, conforme relação disponível no sítio do SIPM;

– aprimoramento das rotinas administrativas do SIPM e ativação de controles mais acurados, com ênfase para o fator prazo, ressaltando-se o desenvolvimento de um sistema computacional, denominado Sipem (Sistema de Inativos e Pensionistas da Marinha), possuindo as seguintes funcionalidades principais: automatização do fluxo dos processos de concessão de pensões, geração e cálculos de ordens de serviço de pagamento e aumento da agilidade nas consultas de processos;

– aumento do período regular de trabalho do SIPM;

– a autorização do Comandante da Marinha para reforço de contratação de cerca de 30 oficiais e 90 praças para prestação de tarefa por tempo certo (TTC), a serem empregados na Diretoria do Pessoal Militar da Marinha (DPMM), Diretoria do Pessoal Civil da Marinha (DPCvM), SIPM, Comando de Pessoal de Fuzileiros Navais (CPesFN), Diretoria de Contas da Marinha (DCoM) e nas Omac distritais;

– manutenção de um efetivo global de cerca de 170% em relação à Tabela de Lotação do SIPM;

– reformulação do sítio do SIPM na internet (www.sipm.mar.mil.br), proporcionando maior interatividade, inclusive com a possibilidade de acompanhamento de processos pelos requerentes; e

– reestruturação do atendimento ao público, incluindo-se a criação de um setor de ouvidoria (ouvidoria@sipm.mar.mil.br), um terminal de auto-atendimento e um *call center* com as seguintes linhas disponibilizadas: a) almirantes, oficiais superiores e civis assemelhados (informações gerais) (21) 2104-6385 e 2104-6388; b) praças e oficiais subalternos/intermediários e civis assemelhados (informações gerais) (21) 2104-6390; e c) praças e civis assemelhados (agendamento eletrônico) (21) 3343-6390.

Adicionalmente, buscando a elevação dos níveis de atendimento ao nosso pessoal e o fortalecimento do princípio da fiscalização intercorrente, recentemente, o Comandante da Marinha aprovou, em caráter experimental, uma reestruturação das atividades do SIPM.

Em linhas gerais, a nova sistemática, que deverá estar implementada até o final do semestre, prevê a passagem das tarefas de habilitação de inativos e pensionistas de militares e civis, respectivamente, para a DPMM e a DPCvM, sendo mantidas no SIPM as tarefas de atendimento e recadastramento deste pessoal e a implantação dos direitos de pagamento. Circular

da DGPM disciplinará os procedimentos a serem empregados.

Outras ações encontram-se em estudo e implementação, tais como:

– inclusão *ex officio* de formulário de requerimento para adiantamento do Auxílio Funeral, no momento do recebimento da solicitação para habilitação de pensionista, a fim de amenizar os efeitos da suspensão do pagamento do instituidor falecido;

– melhor aproveitamento da Declaração de Beneficiários, de modo a reduzir as exigências no momento da habilitação e assegurar maior qualidade nas informações já disponíveis nos bancos de dados da Marinha; e

– otimização, quanto à forma e oportunidade, de inserção de pensionistas no processo de pagamento, para reduzir os efeitos temporais negativos ora existentes.

(Fonte: Bono Especial nº 158/2008)

60 ANOS DA DELEGACIA FLUVIAL DE PRESIDENTE EPITÁCIO

Em 23 de fevereiro último, a Delegacia Fluvial de Presidente Epitácio completou o seu 19º aniversário de elevação de categoria e seus 60 anos de presença no Oeste Paulista.

Nos idos de 1946, em função da localização geográfica e conseqüente importância estratégica, foi instalada na cidade de Presidente Epitácio (SP) a Capatazia da Capitania dos Portos do Rio Paraná, que, em 14 de outubro de 1948, transformou-se na Agência da Capitania dos Portos do Rio Paraná, subordinada à Capitania sediada em Santos (SP), o que alicerçou, definitivamente, a Autoridade Marítima Brasileira no Oeste do Estado de São Paulo. Em 23 de fevereiro de 1989, por meio da Portaria Ministerial nº 130, a antiga Agência foi elevada à categoria de Delegacia.

Avaliando-se a área de jurisdição da Delegacia, que abrange 134 municípios, dos quais 105 no Estado de São Paulo, 25 no Estado do Paraná e 4 no Estado de Mato Grosso do Sul, e o pessoal e os meios disponíveis, tem-se a noção de quão árduo é o trabalho de executar a manutenção da segurança do tráfego aquaviário, de salvaguardar a vida humana e de prevenir a poluição hídrica na região.

Ao longo do ano de 2007, foram realizadas 71 diligências de inspeção naval em 77 municípios, formados 300 novos aquaviários, habilitados 971 novos amadores e 53 componentes da Polícia Militar do Estado de São Paulo para conduzir embarcações. Além disso, 1.109 embarcações foram inscritas e recadastradas e a Delegacia coordenou cinco eventos SAR (*Search and Rescue* – busca e salvamento) do Salvamar Sueste.

DIA DO FARMACÊUTICO

Por ocasião do Dia do Farmacêutico, comemorado em 20 de janeiro, o diretor de Saúde da Marinha, Vice-Almirante (Md) Helton José Bastos Setta, parabenizou oficiais e servidores civis que "atuam diuturnamente tanto no Laboratório Farmacêutico da Marinha quanto nos hospitais e demais Organizações Militares, contribuindo para a eficácia do Sistema de Saúde da Marinha, seja nas atividades de análises clínicas, farmácia industrial e análise de alimentos". Formulou, ainda, "os melhores votos de felicidades, desejando que possam manter o elevado grau de profissionalismo que sempre norteou sua conduta, buscando a cada dia a excelência no serviço prestado à Família Naval".

No Brasil, a atividade profissional do farmacêutico está sob a jurisdição do Con-

selho Federal de Farmácia, que regulamenta seu exercício, com base na Lei 3.820, assinada em 11 de novembro de 1960, pelo Presidente Juscelino Kubitschek.

A data de 20 de janeiro foi escolhida para a comemoração por ter sido o dia da fundação da Associação Brasileira de Farmacêuticos (ABF), no ano de 1916, no Rio de Janeiro (RJ). No início os participantes da entidade comemoravam a fundação com uma reunião de confraternização, até que, alguns anos depois, foi oficializada a data como Dia do Farmacêutico.

(Fontes: Bono nº 027, de 18/1/08, e http://www.abf.org.br)

ACORDO DE COOPERAÇÃO ENTRE MB E RECEITA FEDERAL

A Marinha do Brasil e a Receita Federal celebraram, em 12 de fevereiro último, acordo que tem por objeto estabelecer ações de cooperação a serem desenvolvidas entre os dois órgãos na prevenção e repressão aos delitos de repercussão nacional ou internacional, quanto ao uso do mar aberto, águas interiores e de áreas portuárias, na forma de apoio logístico, de inteligência, de comunicações e de instrução.

A esse instrumento de apoio mútuo seguir-se-ão convênios específicos de cunho operacional, cujo conjunto delimitará as atuações da Marinha e da Receita Federal no ambiente aquaviário, preservando a atuação da Autoridade Marítima na implementação e fiscalização das leis e regulamentos nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB) e, complementarmente, contribuindo para a ampliação da visibilidade da Força perante a opinião pública no que concerne à proteção dos interesses da sociedade brasileira nas AJB.

(Fonte: Bono nº 085, de 13/2/2008)

DIRETORIA DE COMUNICAÇÕES E TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO DA MARINHA

Desde 16 de janeiro último, a Diretoria de Telecomunicações da Marinha (DTM) passou a chamar-se Diretoria de Comunicações e Tecnologia da Informação da Marinha (DCTIM). A mudança, feita por meio da Portaria 14/MB, da mesma data, é decorrente da reestruturação e modernização do setor de Tecnologia da Informação (TI) da Marinha, determinada pelo Comandante da Marinha.

A nova Diretoria Especializada (DE) foi criada a partir da ampliação da missão da agora extinta DTM, congregando em uma única DE a orientação e supervisão funcional do Sistema de Comunicações da Marinha (Siscom), as atividades técnicas pertinentes às Telecomunicações – ambas antes exercidas pela extinta DTM – e a orientação da governança da Tecnologia da Informação na Marinha, atividades estas até então executadas em parte pela DTM e em parte pela Diretoria de Administração da Marinha – DAdM.

A assunção pela DCTIM das novas atividades pertinentes à governança de TI seguirá cronograma estabelecido pelo Conselho de Tecnologia da Informação da Marinha (Cotim) e aprovado pelo Comandante da Marinha.

(Fonte: Bono nº 032, de 18/1/2008)

CERIMÔNIA ALUSIVA AOS MORTOS DO ENCOURAÇADO *AQUIDABÃ*

Foi realizada pelo Colégio Naval, em Angra dos Reis (RJ), em 21 de janeiro último, cerimônia solene para reverenciar aqueles que pereceram no naufrágio do Encouraçado *Aquidabã*, ocorrido há 102 anos. A solenidade aconteceu no monumento erigido na Ponta Leste de Jacuecanga, Angra dos Reis.

Participaram do evento representantes da Prefeitura e da Câmara Municipal de Angra dos Reis, os Avisos de Instrução *Rosca Fina* e *Leva Arriba*, e um navio do Grupamento Naval do Sudeste, os quais prestaram honras fúnebres, com lançamento de pétalas de rosas ao mar.

O *Aquidabã* foi ator importante em acontecimentos da República, tendo participado, em 1891, do movimento que derrubou o Presidente Deodoro da Fonseca. Em 1893, por ocasião da Revolta da Armada, forçou por três vezes a barra do Rio de Janeiro, com oposição das fortalezas da costa. O relatório técnico elaborado após o naufrágio não identificou a causa da explosão que vitimou o navio[1].

CENTENÁRIO DE NASCIMENTO DO ALMIRANTE MELLO BAPTISTA

O Almirante Ernesto de Mello Baptista foi homenageado, em 15 de dezembro de 2007, pelo centenário de seu nascimento. A cerimônia de homenagem aconteceu na praça em frente ao Clube de Oficiais da Marinha do Brasil, em Natal (RN). Abaixo transcrevemos o discurso proferido por sua filha, Sra. Loreley Mello Baptista de Sá Freire, na ocasião.

"Se minha mãe, Lígia, estivesse presente a esta cerimônia que traduz o reconhecimento e a admiração da Marinha do Brasil, notadamente do Comando do 3º Distrito Naval, ela provavelmente se dirigiria ao seu grande homenageado segundo a linguagem do coração, chamando-o, como sempre o fazia na intimidade, pelo carinhoso tratamento de 'meu bem', ou então, como a ele gostava de se referir, de forma pomposa mas não menos afetuosa, de 'meu marido, meu almirante'.

Infelizmente, atendendo aos desígnios de Deus, que a chamou há cinco meses, ela está aqui representada por mim, a filha caçula de Lígia e Ernesto, que herdou um pouco de cada um – razão e emoção – e que está sempre em busca do equilíbrio necessário e do tom adequado para melhor interpretar uma bela história familiar que começou aqui, em outubro de 1943, nas terras doces e açucaradas do Rio Grande do Norte. A família também se encontra aqui representada pelo Sr. Geraldo e por seu neto Marco Antonio – continuador da família –, que não teve o privilégio de conhecer seu avô pessoalmente, mas que tem um enorme orgulho de ser neto desse grande brasileiro.

Agradeço primeiramente à Marinha do Brasil – na pessoa do Almirante Paulo Cesar Dias de Lima – pela homenagem que faz ao centenário de nascimento de um de seus mais fiéis e devotados oficiais, cuja brilhante carreira o trouxe tantas vezes a servi-la, com excelência, neste Rio Grande do Norte. Neste lugar de importância estratégica para

1 N.R.: Ver *RMB* v. 123, nº 10/12, out./dez. 2003.

o País daquela época, onde, além de conhecer aquela que se tornaria sua mulher e que lhe perfumou a vida, veio a se tornar capitão dos portos e comandante da Base Naval, entre outras importantes missões a que foi chamado a desempenhar em sua terra natal, no Nordeste, e também no Norte do País.

Agradeço a todas as autoridades vinculadas à Marinha que, diretamente ou indiretamente, contribuíram significativamente para abrilhantar este momento que, mesmo que de forma justa e merecida, reflete o espírito de respeito e amizade por aqueles que souberam representar o Estado de forma tão digna e valorosa.

Agradeço a participação especialíssima do Comandante Israel de Oliveira, oficial que soube conquistar a amizade e a admiração de meu pai pela sua alta competência e seu cabedal cultural e que, tenho absoluta certeza, sempre honrou a memória de seu chefe. Essa vinculação teve origem nas distantes terras do Extremo Oriente – o Japão –, onde o comandante se tornou o braço direito do meu pai, ultrapassando os limites do trabalho, tornando-se amigo de toda a família Mello Baptista.

Por fim, mas não por último, agradeço a Deus por ter me abençoado com aquele que me deu como pai, que me legou tantos exemplos de dignidade, lisura, força, perseverança. E poderia facilmente relacionar inúmeras outras belas qualidades morais que caracterizavam a sua personalidade. Entretanto, resisto à tentação de me estender sobre o perfil de meu pai, não sem antes enfatizar, novamente e sempre, que o grande amor que ele sempre dedicou à Marinha, e que foi objeto de nobres e valiosas provas, sempre norteou sua vida. Entre outras, deixou uma rara lição de bravura ao defender a sua Marinha em momento decisivo de sua história, abdicando de uma posição mais ilustre – fato inédito entre os seus pares – para honrar os princípios que fundamentavam seu fiel compromisso para com a Marinha do Brasil e para com a sua consciência. Homem austero e extremamente exigente – muito mais consigo próprio do que com os seus, e mais com os seus do que com os demais –, abrandava sua fisionomia e entreabria um sorriso quando falava de sua querida Marinha. Minha mãe sempre soube que era preciso manter acesa e elevada a chama da sua conquista porque tinha uma concorrente à altura.

Meu nome, entre tantos outros legados que recebi, reflete a sua paixão pelo mar – que lhe trazia o suave canto das sereias –, que pode ter lhe privado de algumas flores da terra, mas, certamente, lhe propiciou colher as preciosas pérolas do mar...

Rendo minha eterna homenagem a você, meu pai, que, agora novamente reunido à minha mãezinha, deve estar sorridente contemplando esta grande e merecida homenagem, cercada do apreço e da admiração dos que lhe querem bem."

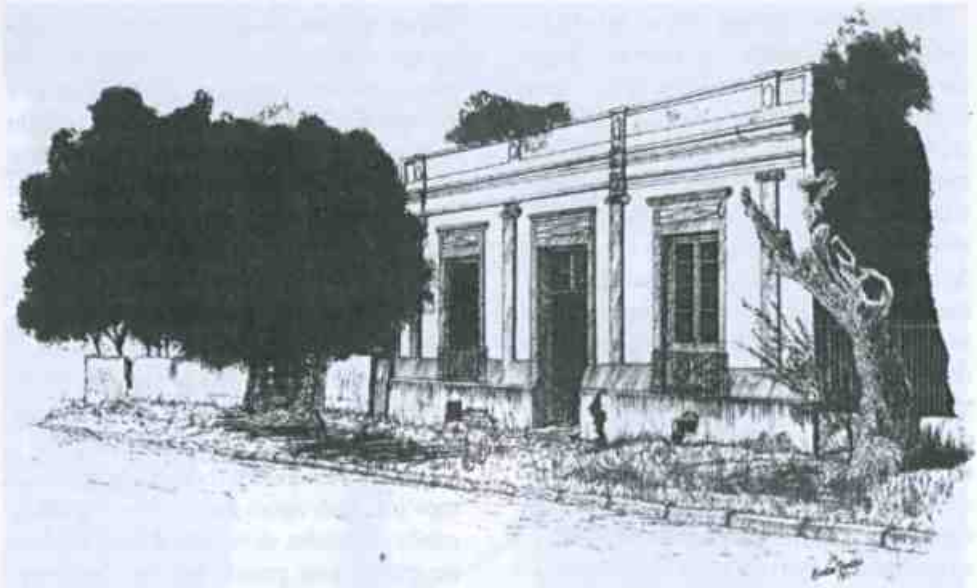
INAUGURADO MUSEU DO RIO URUGUAI

Foi inaugurado em Uruguaiana (RS), em 9 de janeiro último, o Museu do Rio Uruguai – Marinha do Brasil. O novo museu foi implantado por iniciativa do prefeito daquela cidade, José Francisco Sanchotene Felice, com apoio do Capitão-de-Corveta Daniel Américo Rosa Menezes, delegado Fluvial de Uruguaiana, que presidiu a comissão de implantação.

No ato da inauguração, além de autoridades civis e eclesiásticas, fizeram-se presentes os comandantes militares da guarnição de Uruguaiana, o intendente da cidade vizinha de Paso de Los Libres (Argentina) e o Capitão-de-Mar-e-Guerra Paulo Geraldo Lavigne Britto, vindo da cidade de Rio Grande, que representou o Comandante da Marinha na solenidade.

A casa centenária que hoje abriga o Museu, situada no Bairro Mascarenhas de Moraes, foi uma antiga residência construída próximo ao Rio Uruguai, cujo aforamento, datado de 1870, teria sido herdado aos espanhóis Joaquim Barris (ferreiro) e José Canellas (marceneiro), que vieram construir o casarão em fins do século XIX, para ali instalarem suas oficinas. Pode-se observar que ainda existem, nas portas laterais da fachada, duas letras góticas "B" e "C", artisticamente forjadas e inseridas nos arabescos das sacadas de ferro. Diz a tradição oral que ali também se instalou um pequeno estaleiro para barcos de pequeno calado.

O historiador Daniel Fanti, que realizou longa pesquisa sobre o casarão antigo, observa: "Há uma incógnita em torno desse velho casarão. Diziam os antigos moradores do Bairro Mascarenhas de Moraes que em seus porões existiam argolões de ferro onde se prendiam os escravos. Ao lado da casa existe um poço-cisterna, de incríveis proporções de diâmetro e fundura, com uma misteriosa escada de ferro. Logo a seguir, nas proximidades, descobriu-se um túnel, em que os moradores antigos diziam ser sa-



Vista da antiga casa adaptada para o Museu do Rio Uruguai – Marinha do Brasil (desenho a bico de pena de Carlos Fonttes)

ída estratégica (caminho de retraimento) nos tempos das revoluções; outros afirmam que tinha a finalidade de esconder contrabandos, pela proximidade com o antigo porto de Uruguaiana. Também é possível que o poço e o túnel tenham conexão com as máquinas movidas a vapor para a serralharia que foi implantada naquele local mais tarde, pois não existia luz elétrica".

Na gestão do atual prefeito, a área e o antigo casarão foram adquiridos do então proprietário, Ewerton Correa, para o poder público municipal a fim de implantar-se o Museu, numa visão voltada para a preservação histórica e dos valores culturais.

A antiga casa foi adaptada com uma estrutura moderna que complementa a obra, sendo dotada de um *playground*. Muitas doações para o acervo foram feitas por particulares. Cada peça foi detalhada em áudio e painéis com fotografias e ilustrações que possibilitam ao visitante melhor compreensão da história do Rio Uruguai e da presença marcante da Marinha do Brasil naquela região.

INCORPORAÇÃO À ARMADA DO NHO *CRUZEIRO DO SUL*

Foi realizada, em 28 de fevereiro último, a cerimônia de Mostra de Armamento do Navio Hidroceanográfico *Cruzeiro do Sul*. No mesmo dia, aconteceu também a transferência de subordinação do navio, que foi entregue à Diretoria-Geral de Navegação (DGN).

A seguir, transcrevemos as duas Ordens do Dia relativas ao evento: a do chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante-de-Esquadra Julio Saboya de Araujo Jorge, sobre a Mostra de Armamento; e a do diretor-geral do Material da Marinha, Almirante-de-Esquadra Marcus Vinicius Oliveira dos Santos, sobre a Transferência de Subordinação.

ORDEM DO DIA DO CEMA

"Em atendimento ao disposto por meio da Portaria nº 280, de 7 de novembro de 2007, do Comandante da Marinha, e conforme o previsto na Ordenança-Geral para o Serviço da Armada (OGSA), em seu artigo 1-3-1, realiza-se, na presente data, a Mostra de Armamento do Navio Hidroceanográfico *Cruzeiro do Sul*.

Primeiro navio da Marinha do Brasil a receber o nome de *Cruzeiro do Sul*, presta uma homenagem à constelação mais conhecida do hemisfério celestial sul. A primeira referência documentada às suas estrelas como representantes de uma cruz encontra-se na Carta de Mestre João de Faras, o astrônomo oficial da esquadra de Cabral. Ele se refere às estrelas da Cruz, numa carta a Dom Manuel, datada de 1º de maio de 1500. Navegantes da esquadra de Fernão de Magalhães também se referiram a elas como "O Cruzeiro". A figura associada às suas quatro principais estrelas nem sempre esteve ligada ao símbolo máximo católico-cristão. Na Antiguidade, suas estrelas eram consideradas como parte do Centauro pelo povo grego e, somente a partir das Grandes Navegações, com as épicas viagens ibéricas aos mares do Sul, foram definitivamente associadas à imagem da cruz de Cristo.

O brasão do Cruzeiro do Sul *é um pentágono formado de cabos de ouro e encimado pela coroa naval. Em chefe de azul, cinco estrelas de cinco pontas, de prata, dispostas como as da constelação do Cruzeiro do Sul; em contrachefe, faixado ondado de prata e azul de seis peças, tendo uma roda de leme de ouro brocante. No chefe de azul, esmalte clássico da Marinha, as cinco estrelas representam o Cruzeiro do Sul, guia dos navegantes nos mares austrais e um dos atributos da Bandeira Nacional; no contrachefe, o faixado ondado de prata e azul, símbolo do mar, repousa a roda do leme de ouro, formando o conjunto característico da navegação*

O momento que presenciamos hoje, a incorporação à Armada, reflete-se de dupla importância para nossa Força. Primeiramente, a oportunidade de dar continuidade ao Programa de Reaparelhamento da Marinha, processo complexo, árduo e de alta prioridade para o Almirantado. Por fim, a chance

de homenagear este emblema ostentado por todos os navios da Armada em sua figura de proa, sempre carregado em suas singraduras, e que hoje tem, finalmente, a chance de nomear uma nau.

Ao incorporar à Armada o NHo *Cruzeiro do Sul*, expresso ao comandante, à oficialidade e à guarnição votos de boa sorte e êxito na nobre e digna travessia que hoje iniciam. A responsabilidade pela formação da alma marinheira do navio está em suas mãos. As demonstrações de amor e dedicação para com o navio, a preservação do profissionalismo, seriedade, patriotismo e do destemor dos marinheiros brasileiros em momentos difíceis formarão a "alma" do barco, marcando-o de forma indelével para as gerações futuras que passarem pelos seus conveses e, igualmente, honrarem o invicto Pavilhão Nacional, altaneiro e sobranceiro em seu mastro de combate.

NHo *Cruzeiro do Sul*, que o Senhor dos Ventos os faça suaves e aos mares, tranqüilos."

ORDEM DO DIA DO DGMM

"A data de hoje se reveste de especial significado para todos aqueles que participaram da obtenção do Navio Hidroceanográfico *Cruzeiro do Sul*, não só pela materialização dos esforços desenvolvidos durante esse processo, como também por revestir de êxito a parceria entre a Marinha do Brasil e o Ministério da Ciência e Tecnologia, por meio do Convênio assinado em 2006 entre a Diretoria de Hidrografia e Navegação e a Fundação de Desenvolvimento da Pesquisa.

Em suas raízes históricas, o Motor Vessel *Surveyor*, seu nome anterior, foi construído no estaleiro Longvamek Verksted A/S, Noruega, sendo lançado ao mar em 1º de março de 1986. Originalmente construído como navio pesqueiro de alto-mar, foi convertido, em 1991, em navio de pesquisas sísmicas, quando seu comprimento foi aumentado de 59,7 para 65,7 metros. Posteriormente, foi adaptado para operar com veículos submarinos de operação remota, controlados a partir do navio. Em 2005, o *Surveyor* participou da operação multinacional de salvamento da tripulação do submarino russo *AS-28*, preso em redes de pesca a 200 metros de profundidade no Oceano Pacífico.

Entregue à Marinha do Brasil no dia 8 de novembro de 2007, em Cingapura, passando a se chamar Navio Hidroceanográfico *Cruzeiro do Sul*, possui, entre seus equipamentos orgânicos, um sistema de posicionamento dinâmico e um guindaste para seis toneladas, além de contar com uma área de 128 m², destinada a pesquisa, coleta e processamento de dados e instalação de laboratórios seco e molhado. Possui também certificado de segurança para navegação em águas polares de condição *light ice*, desde que seu calado a vante seja superior a 3,5 metros.

O NHo *Cruzeiro do Sul* será disponibilizado à comunidade científica brasileira para a concretização do Projeto Laboratório Nacional Embarcado (LNE), que tem como propósito dotar o Brasil de mais uma plataforma de coleta de dados oceanográficos, incrementando o embarque de pesquisadores, professores e alunos, de forma sistemática e contínua.

Na qualidade de diretor-geral do Material da Marinha, apresento ao Ministério da Ciência e Tecnologia que, por meio da Financiadora de Estudos e Projetos disponibilizou a parcela dos recursos necessários para a aquisição do meio, e à Fundação de Desenvolvimento da Pesquisa o reconhecimento do mérito e do bom serviço prestado à Marinha do Brasil.

Na ocasião em que transfiro a subordinação do Navio Hidroceanográfico *Cruzeiro do Sul* à Diretoria-Geral de Navegação, deixo registrados meus sinceros cumprimentos pelo destacado trabalho do comandante, Capitão-de-Fragata Hilbert Strauhs, e de sua valorosa tripulação, que, afastados da terra

pátria e de seus entes queridos, em um país de língua e costumes bem diversos dos nossos, souberam suplantar as dificuldades do recebimento do navio, para, em pouco mais de um mês, capacitar o meio para enfrentar as intempéries de uma travessia que, perfazendo um total de 10.267 milhas navegadas, em 56 dias de mar, constituiu-se um grande desafio, vencido com profissionalismo e alma realmente marinheira, ingredientes necessários para superar os poucos períodos de descanso nos portos de escala e a distância de seus familiares, especialmente por ocasião das festas de fim de ano e do carnaval.

Ao NHo *Cruzeiro do Sul*, primeiro navio a ostentar o nome dessa emblemática constelação, expresso os meus votos de bons ventos e mares tranqüilos! Bravo Zulu!"

(Fontes: Bonos nºs 115, de 26/2/08; 123 e 125, de 28/2/08)

MOSTRA DE ATIVAÇÃO DO GRUPAMENTO DE PATRULHA NAVAL DO LESTE

Foi realizada, em 21 de janeiro último, a Mostra de Ativação do Grupamento de Patrulha Naval do Leste. A cerimônia, a bordo do Rebocador de Alto-Mar (RbAM) *Triunfo* (atracado na Base Naval de Aratu – Bahia), foi presidida pelo comandante de Operações Navais, Almirante-de-Esquadra Aurélio Ribeiro da Silva Filho.

Com o propósito de contribuir com a missão do Comando do 2º Distrito Naval (Salvador), o Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Leste passará, segundo o comandante de Operações Navais, a "coordenar o planejamento e o emprego adequado dos meios operativos subordinados, bem como a sua manutenção, buscando mantê-los no mais elevado grau de prontidão". Com a criação deste Grupamento, fica extinto o Núcleo de Patrulha Naval do Leste.

As atribuições básicas desse novo Comando são: realizar patrulha naval e operações de socorro e salvamento; participar de operações de defesa de porto ou em áreas marítimas restritas, considerados os terminais marítimos e plataformas de exploração e de explotação de petróleo; e participar de operações de minagem defensiva, de esclarecimento e de apoio logístico móvel, além de tarefas subsidiárias, não menos importantes por essa razão, dentre as quais destacam-se aquelas de cooperar com as atividades relacionadas à segurança da navegação e à salvaguarda da vida humana no mar.

O Grupamento contará, inicialmente, com a revitalizada Corveta *Caboclo*, o RbAM *Triunfo* e os modernos Navios-Patrulha *Guaratuba* e *Gravataí*.

ASSUNÇÃO DE CARGOS POR ALMIRANTES

Vice-Almirante Rui da Fonseca Elia, diretor da Procuradoria Especial da Marinha, em 18/1;

Almirante-de-Esquadra Carlos Augusto Vasconcelos Saraiva Ribeiro, representante permanente do Brasil junto à Organização Marítima Mundial (IMO), em 28/1;

Contra-Almirante (Md) Edson Baltar da Silva, diretor de Saúde da Marinha (interino), em 11/2; e

Contra-Almirante Edlander Santos, coordenador da Área Marítima do Atlântico Sul, em 7/3.

MARINHA DO BRASIL RECEBE PRÊMIO TOP AMBIENTAL 2007

O Vice-Almirante Terenilton Sousa Santos, comandante do 8º Distrito Naval (SP), representou a Marinha do Brasil na solenidade de entrega do Prêmio Top Ambiental 2007, realizada no dia 28 de fevereiro de 2008, em São Paulo. O prêmio é oferecido pela Associação dos Dirigentes de Vendas e Marketing do Brasil (ADVB), sendo agraciadas as instituições e empresas que, em suas áreas de atuação, se destacaram na preservação do meio ambiente.

A Marinha do Brasil apresentou o trabalho "O papel da Marinha do Brasil na preservação do meio ambiente", no qual foram expostos diversos aspectos relativos à atuação da instituição em prol do meio ambiente e da sua preservação.

(Fonte: www.mar.mil.br)

ENCERRAMENTO DAS ATIVIDADES CULTURAIS DE 2007

Presidida pelo diretor do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha, Vice-Almirante (EN) Armando de Senna Bittencourt, foi realizada em 11 de dezembro último, no auditório do Museu Naval (RJ), a Sessão de Encerramento das Atividades Culturais de 2007.

EFEMÉRIDES DE 2007

A sessão comemorativa aludiu ao sesquicentenário de nascimento do Almirante Eduardo Augusto Viríssimo de Mattos e aos centenários de nascimento dos Almirantes-de-Esquadra Sylvio Monteiro Moutinho, Murillo Vasco do Valle e Silva e Ernesto de Mello Baptista. Todos estes chefes navais singraram brilhantes carreiras na Marinha do Brasil, influindo decisivamente no desenvolvimento do Poder Marítimo. Portanto, destacamos passagens significativas em suas trajetórias profissionais indicativas do caráter, da competência profissional e da honradez de cada um.

O **Almirante Eduardo Augusto Viríssimo de Mattos** assentou praça de aspirante a guarda-marinha em março de 1872. Seu primeiro embarque, como segundo-tenente, foi na Canhoneira *Braconnot*, onde assumiu interinamente a função de imediato.

Como primeiro-tenente, foi imediato do Encouraçado *Bahia* e, em 1884, alcançou seu primeiro comando como capitão dos portos de Santa Catarina, vindo, no ano seguinte, a assumir o comando da Torpedeira *nº 3*. No decorrer de 1887, foi secretário e

ajudante-de-ordens do Comando da Divisão de Encouraçados.

Em 1891, assumiu o comando do Encouraçado *Aquidabã* e, em seguida, o do Cruzador *Liberdade*, tendo, neste navio, prestado socorro aos náufragos do Vapor *Paraná*, soçobrado no litoral do Rio de Janeiro. Em 1893, foi nomeado para comandar o Cruzador *Parnaíba* e, ao final daquele ano, assumiu o comando da Escola de Aprendizes-Marinheiros do Ceará.

Em 1895, como ajudante da Diretoria de Faróis, destacou-se na organização do novo Código de Sinais das Barras dos Portos da República, em conjunto com o então Capitão-Tenente Frederico Kiappe da Costa Rubim. Até o surgimento dessa publicação, a diversidade de bandeiras e regimentos de sinais empregados nos serviços de praticagem causava considerável inconveniente à segurança da navegação.

Como capitão-de-fragata, recebeu menção elogiosa do ministro da Marinha por seu ensaio "Explicador de Aparelho dos Navios e Noções Gerais de Construção Naval", que passou a ser denominado "Tratado do Navio", devido à sua excelência técnica. Em 1910, assumiu o cargo de diretor de Faróis, sendo, logo em seguida, designado para comandar o Navio-Escola *Primeiro de Março*.

Promovido a capitão-de-mar-e-guerra, exerceu os cargos de comandante da Divisão Naval do Sul e de diretor do Depósito Naval do Rio de Janeiro, tendo obtido, nesta última função, a promoção a contra-almirante e assumido a Inspetoria do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. Em 1913, como comandante da Primeira Divisão Naval, dirigiu exercícios de artilharia e lançamento de torpedos ao largo do litoral do Rio do Janeiro, aumentando o grau de aprestamento de uma parcela importante da Esquadra.

Em 1914, foi nomeado inspetor de Máquinas, no órgão criado pelo Ministro Alexandrino de Alencar para coordenar todo o serviço de conservação e reparo das máquinas de propulsão e auxiliares instaladas nos navios, embarcações miúdas e estabelecimentos terrestres da Marinha. Nesse comando foi louvado pelo estudo sobre a uniformização dos vencimentos dos foguistas que serviam embarcados e nos estabelecimentos da Marinha, trabalho que resultou na redução das despesas e harmonização dos vencimentos daquele pessoal.

Já no posto de vice-almirante, em 1918, foi nomeado inspetor de Portos e Costas, enquanto o país vivia o estado de guerra, decretado no ano anterior, contra o império alemão. Nessa função empreendeu esforços para aprimorar as instruções militares dos marítimos, a fim de prepará-los para a defesa dos navios mercantes contra ataques de submarinos inimigos.

Em 1924, assumiu a Diretoria-Geral de Navegação e, em seguida, foi convocado para servir como ministro do Supremo Tribunal Militar. O Almirante Eduardo Augusto Viríssimo de Mattos prestou 56 anos de serviço à Marinha, vindo a falecer em 19 de agosto de 1934.

Os almirantes homenageados pelos seus centenários de nascimento ingressaram nas

fileiras da Marinha poucos anos após o fim da Primeira Guerra Mundial. A Divisão Naval em Operações de Guerra escreveu, com sua saga, a história da participação brasileira naquele conflito. Nosso país ingressava no ciclo revolucionário dos anos 20 e 30 – os movimentos tenentistas, a Revolução de 1930 e a Revolta Constitucionalista de 1932 –, no qual esses jovens oficiais tiveram seus batismos de fogo. Durante a Segunda Guerra Mundial, compartilharam as agruras do conflito, colaborando para as missões fundamentais reservadas à Marinha do Brasil: defender a costa do País e prover proteção aos comboios, garantindo as linhas de navegação e a soberania brasileiras. Após a guerra, continuaram trilhando com entusiasmo suas carreiras, assumindo importantes cargos na administração naval e contribuindo para o desenvolvimento da Marinha de hoje.

O **Almirante-de-Esquadra Sylvio Monteiro Moutinho** assentou praça de aspirante a guarda-marinha em abril de 1925. Seu primeiro embarque, como segundo-tenente, foi no Encouraçado *São Paulo*. Ainda naquele navio, participou do bloqueio ao porto de Santos durante a Revolta Constitucionalista de 1932, colaborando para que os combatentes paulistas deixassem de receber qualquer tipo de suprimento por aquela instalação portuária.

Fez o Curso de Especialização em Submarinos e Armas Anti-Submarino e serviu, posteriormente, em diversos navios e organizações militares da Armada, dentre os quais destacaram-se o Navio-Escola *Almirante Saldanha* – como imediato – e os Comandos da Flotilha de Submarinos e da Flotilha de Contratorpedeiros.

Foi designado para compor a Comissão Naval de Recebimento de Submarinos em La Spezia, Itália, em 1937, fazendo parte da primeira tripulação do Submarino *Tamoio*.

Assumiu o comando do Monitor *Parnaíba* em 5 de outubro de 1943, em plena Segunda Guerra Mundial, quando este navio foi desincorporado da Flotilha de Mato Grosso para ser transferido à força naval subordinada ao Comando Naval do Leste, em Salvador, Bahia, a fim de patrulhar aquele porto.

Em maio de 1944, cumulativamente com o cargo que já exercia, foi-lhe confiado o comando do Serviço de Patrulhamento do Porto de Salvador, o que permitiu constituir, juntamente com o Encouraçado *Minas Gerais* e o Monitor *Paraguaçu*, uma organização essencial para a movimentação segura dos navios mercantes naquela área portuária.

Em julho de 1946, assumiu o comando do Submarino *Tamoio*, quase dez anos depois de ter feito parte de sua primeira tripulação.

Galgou o posto de contra-almirante em 1959, assumindo o comando da Força de Transporte da Marinha e, no ano seguinte, o comando da Flotilha de Contratorpedeiros quando acumulou interinamente o cargo de comandante-em-chefe da Esquadra.

Destacou-se como comandante da Força Naval brasileira por ocasião da primeira Operação Unitas, em 1960, na qual atuaram aeronaves e navios de guerra das Marinhas do Brasil, Argentina, Uruguai e dos Estados Unidos da América. A Operação Unitas surgiu com a proposta de criação de um exercício anual que congregasse as Marinhas sul-

americanas e a Marinha dos Estados Unidos, colaborando, também, para a manutenção de um intercâmbio regular entre as autoridades navais das Américas. A Unitas -I realizou-se de 28 de agosto a 8 de dezembro de 1960, tendo o grupo-tarefa brasileiro executado, com eficiência e destaque, os diferentes exercícios programados nesta primeira operação conjunta, que, desde então, é conduzida regularmente a cada ano.

Promovido em 1963 ao posto de vice-almirante, foi designado diretor-geral de Portos e Costas. Exerceu, também nesse posto, os cargos de comandante do 1º Distrito Naval e de comandante-em-chefe da Esquadra.

A brilhante carreira do Almirante Moutinho foi coroada com a sua promoção ao posto de almirante-de-esquadra, em dezembro de 1965, quando foi nomeado secretário-geral da Marinha e, em agosto de 1966, ascendeu à chefia do Estado-Maior da Armada.

No ano de 1967, foi nomeado ministro do Superior Tribunal Militar. Exerceu com zelo e dedicação essa função até 1977, tendo, inclusive, presidido aquele tribunal.

O Almirante Moutinho foi transferido para a Reserva em 27 de maio de 1977, tendo permanecido mais de 50 anos no serviço ativo. Faleceu em 24 de fevereiro de 1980.

Para os marinheiros que vieram a navegar após a passagem do Almirante Moutinho pelas águas da Marinha, permanece o exemplo de confiança que encontramos em suas palavras, registradas na Ordem do Dia de transmissão da chefia do Estado-Maior da Armada:

"Jamais deixei de confiar no futuro da Marinha. Suas tradições de disciplina humana, de discrição de trabalho silencioso, de serenidade, de cordialidade, de bravura e de espírito de sacrifício – raramente violadas – constituem alicerces indestrutíveis para assegurar-lhe um futuro à altura da sua transcendental missão de proteger nossa imensa costa e seu tráfego marítimo."

O **Almirante-de-Esquadra Murillo Vasco do Valle e Silva** ingressou na Marinha em abril de 1925, tendo sua primeira comissão de embarque ocorrido no Encouraçado *São Paulo*.

Em meio à Revolta Constitucionalista de 1932, embarcado no Cruzador *Rio Grande do Sul*, foi elogiado pela calma, bravura e eficiência demonstradas durante o ataque de três aviões paulistas sobre seu navio, quando uma das aeronaves foi abatida.

Como capitão-tenente especializado em Máquinas, acompanhou a construção dos contratorpedeiros da classe *Marcílio Dias* no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, tendo viajado para os Estados Unidos a fim de visitar as fábricas que forneceriam as máquinas e caldeiras para estes navios.

Durante a Segunda Guerra Mundial, a bordo do Contratorpedeiro *Greenhalgh*, integrou o Grupo-Tarefa 46-7, designado para a escolta de um navio-transporte da Mari-

nha estadunidense. Ainda em comissão de guerra, participou da caça ao submarino que afundou o Navio-Auxiliar *Vital de Oliveira*, torpedeado ao sul do Cabo de São Tomé.

O então Capitão-de-Corveta Murillo também participou, ainda a bordo do Contratorpedeiro *Greenhalgh*, da escolta ao Navio-Transporte de Guerra estadunidense *General W. A. Mann*, conduzindo o Primeiro Escalão da Força Expedicionária Brasileira em 2 de julho de 1944, com destino a Nápoles – Itália. Já em fevereiro de 1945, o *Greenhalgh* suspendeu do porto do Rio de Janeiro com destino a Gibraltar, levando o quinto e último escalão da FEB para a Itália.

Como capitão-de-fragata, assumiu, em 1952, o seu primeiro comando, o Contratorpedeiro *Acre*. Após essa comissão, foi nomeado membro da Junta Interamericana de Defesa, em Washington.

Galgou o posto de contra-almirante em 1959, quando exercia o comando da Base Naval de Salvador. Entre 1963 e 1965, foi comandante do Quinto Distrito Naval, quando foi agraciado com o título de Cidadão Honorário de Florianópolis. Ascendendo ao posto de vice-almirante, assumiu o Comando-em-Chefe da Esquadra e, interinamente, o cargo de chefe do Estado-Maior da Armada.

O Almirante Murillo atingiu o ápice de sua carreira naval em 1966, quando foi promovido ao posto de almirante-de-esquadra, sendo designado para chefiar a Delegação Brasileira junto à Comissão Mista Brasil-Estados Unidos e, cumulativamente, a presidência dessa mesma Comissão. Nesses cargos, coube-lhe orientar e dirigir os assuntos ligados ao intercâmbio entre as forças armadas dos dois países e a aquisição de armamento e material para as nossas organizações militares no âmbito do Acordo de Assistência Militar.

Ainda em 1966, o Almirante Murillo foi nomeado ministro-chefe do Estado-Maior das Forças Armadas, cargo que exerceu até setembro de 1971.

Foi transferido para a Reserva em outubro do mesmo ano, contando mais de 50 anos de serviços prestados à Nação e à Marinha. Faleceu em 1980.

O Almirante Murillo deixa como legado para as futuras gerações a crença e a confiança na Marinha como um dos pilares para o desenvolvimento do Brasil, conforme percebemos nas suas palavras quando de sua posse como comandante-em-chefe da Esquadra:

"A nenhum brasileiro é lícito descer do futuro de nossa Pátria. A nós compete lutar, trabalhar, realizar os objetivos nacionais, para promover o bem-estar com segurança. Com o olhar no futuro, o pensamento no passado, enfrentando as vicissitudes do presente, cumpriremos o nosso dever."

O Almirante Ernesto de Mello Baptista ingressou na Escola Naval em 1925, tendo iniciado sua carreira embarcado no capitânia da Esquadra, o Encouraçado *Minas Gerais*, naquela época um dos pilares do nosso poder naval.

Nos primeiros anos de sua carreira, serviu nos meios navais destacados na região amazônica, onde passou por seu batismo de fogo durante os movimentos revolucionários de 1932. O então Primeiro-Tenente Mello Baptista servia a bordo do Encouraçado *Floriano* quando este seguiu para o norte a fim de conter a revolta iniciada na guarnição do Forte de Óbidos, no Rio Amazonas. Foi também nesse período que o *Floriano* passou a integrar a "Força de Ocupação e Observação da Fronteira Brasil, Peru e Colômbia", durante a Guerra de Letícia, que opôs peruanos e colombianos.

Como capitão-tenente, foi designado instrutor da Escola Naval, vindo, em seguida, a assumir o cargo de imediato do Navio-Mineiro *Camaquã*, que tomou parte em importantes missões de comboio e patrulhamento no litoral do Nordeste ao longo de 1942.

No ano seguinte, fez curso de táticas anti-submarino nos Estados Unidos, servindo na Comissão Naval Brasileira em Miami, órgão que supervisionou o recebimento dos navios caça-submarinos.

No seu regresso ao Brasil, já como capitão-de-corveta, foi designado instrutor do recém-inaugurado Centro de Instrução de Tática Anti-Submarino. Foi o segundo encarregado daquela organização militar, atualmente denominada Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão. As atividades lá exercidas como instrutor e encarregado constituíram uma excelente contribuição ao esforço de guerra, pois o adestramento das guarnições dos navios nele envolvidos passou a ser realizado no Brasil.

Em 1946, foi nomeado para comandar o Contratorpedeiro *Babitonga*, vindo a prestar socorro ao Navio-Auxiliar *Duque de Caxias*, atingido por um incêndio ao largo de Cabo Frio.

Promovido a capitão-de-fragata, foi capitão dos portos do Rio Grande do Norte, comandou a Base Naval de Natal, o Centro de Instrução de Oficiais para a Reserva da Marinha e o Navio-Escola *Guanabara*.

No posto de capitão-de-mar-e-guerra, a partir de fevereiro de 1956, foi presidente da Comissão Fiscal de Construção de Navios no Japão, no período em que foram incorporados à Armada os Navios-Transporte de Tropas *Custódio de Mello*, *Soares Dutra*, *Barroso Pereira* e *Ary Parreiras*.

Por ocasião de seu regresso ao Brasil, recebeu o comando do Cruzador *Tamandaré* e, logo em seguida, foi promovido ao posto de contra-almirante, sendo designado, em junho de 1959, para o cargo de comandante do 4º Distrito Naval, em Belém.

Promovido a vice-almirante em fevereiro de 1964, foi escolhido ministro da Marinha pelo Presidente da República Humberto de Alencar Castelo Branco, e assumiu o cargo em 20 de abril do mesmo ano.

Na sua gestão à frente da pasta da Marinha, preocupado com o desenvolvimento da Marinha Mercante, fez grande esforço para a construção das instalações dos atuais centros de instrução Almirante Graça Aranha e Almirante Braz de Aguiar, que vieram a ser concluídas em 1973. Ambos são atualmente os mais modernos estabelecimentos de Ensino Profissional Marítimo, sintonizando-se com o contínuo desenvolvimento de nosso Poder Marítimo.

O ministro Mello Baptista também envidou esforços para a construção das atuais instalações da Casa do Marinheiro, instituição que, segundo suas próprias palavras, iria "*proporcionar a milhares de marinheiros e fuzileiros navais um ambiente condigno onde possam recrear-se e instruir-se, na cidade, mas localizado junto ao mar e aos grandes estabelecimentos navais, sem o que teria frustrado seu alto objetivo social e psicológico*".

Pediu demissão do cargo de ministro em janeiro de 1965, por discordar da posição do governo na questão da aviação naval.

Ainda vice-almirante, resolveu, porém, permanecer no serviço ativo. Em janeiro de 1966, assumiu o cargo de diretor-geral de Hidrografia e Navegação, tendo intensificado as fainas hidrográficas na Bacia Amazônica. Em outubro de 1968, foi promovido ao posto de almirante-de-esquadra.

O Almirante Mello Baptista passou para a reserva em outubro de 1970, tendo dedicado à Marinha mais de 50 anos de serviço. Veio a falecer em outubro de 1973. No decorrer de sua carreira, foi agraciado com diversas medalhas e condecorações, dedicando-se também a divulgar o conhecimento adquirido ao longo de sua jornada naval, figurando como um grande colaborador da *Revista Marítima Brasileira*.

Por ocasião do seu discurso de posse como ministro, o Almirante Mello Baptista nos deixou esta bela mensagem, e é com ela que encerramos esta homenagem a estes chefes navais que, com idéias inovadoras, ações relevantes e exemplos de conduta, figuram entre os verdadeiros modelos para nossos homens do mar.

"De marinheiros a almirantes, forjemos o tácito compromisso de fazer a vida coletiva da Marinha eterna no serviço e na fidelidade ao Brasil, confiantes nos destinos da carreira escolhida para nossa vida. (...) Sirvamos, pois, à nossa Marinha, jubilosamente, nas horas tempestuosas de luta, nos momentos inesquecíveis de decisões supremas, no assumir das responsabilidades, no gesto de comando definitivo e também na rotina do cotidiano e das tarefas diárias no trato de nossas incumbências. A ela toda a nossa dedicação, amor e empenho em bem servir. Tudo pela Pátria! Viva a gloriosa Marinha do Brasil!"

25 ANOS DA PRESENÇA DO BRASIL NA ANTÁRTICA

O Programa Antártico Brasileiro completou, em 2007, 25 anos de existência. O programa conduz pesquisas na Antártica desde 1982, contribuindo significativamente para o desenvolvimento da ciência e tecnologia e assegurando ao Brasil o *status* de membro consultivo do Tratado da Antártica, o que nos garante a participação no processo decisório relativo ao futuro do "Continente Gelado".

A decisão do País em se engajar nas atividades exploratórias e científicas naquela região representou um ponderável desafio para a Marinha do Brasil e para as universidades e instituições públicas e privadas que se associaram na execução dessa tarefa.

As questões relativas ao aquecimento global e às mudanças climáticas decorrentes têm preocupado todas as nações, tornando o aprofundamento das pesquisas na região Antártica um fator primordial à compreensão da evolução física e ambiental do planeta, mormente da América do Sul.

A condução de qualquer atividade na Antártica nunca foi fácil. Desde os primeiros exploradores, que lá chegaram há pouco menos de 200 anos, até os dias de hoje, as atividades executadas são sempre conduzidas com muito profissionalismo, sacrifício e abnegação. Convém não esquecer que se trata da região mais isolada, fria, seca e de condições meteorológicas mais adversas da Terra, motivos pelos quais não existem populações nativas naquela região.

A presença humana só é possível graças a um grande esforço logístico, ao desenvolvimento de infra-estrutura e ao emprego irrestrito de alta tecnologia. Cabe destacar o espírito empreendedor e a determinação de brasileiros, homens e mulheres, envolvidos em tão complexo traba-

lho, desde a adesão do Brasil ao Tratado da Antártica, em 1975.

Seja nos estudos das ciências da vida, das ciências físicas, das geociências ou no estudo do comportamento humano, todas as ramificações dos conhecimentos adquiridos na Antártica encontram-se intrinsecamente relacionadas à realidade brasileira. Respeitando a cultura, as restrições e suas potencialidades, o Brasil se afirma como nação preocupada com os efeitos da ocupação humana no imenso laboratório natural que é o "Continente Branco", assumindo uma posição de destaque no cenário internacional. A presença brasileira na região Antártica justifica-se por motivos de ordem política, econômica, científica e estratégica, e é definitiva.

(Fonte: Informativo da CIRM, v. 20 – nº 3 set./dez. 2007.)

BRASIL JÁ TEM LEI PARA REGULAR MOBILIZAÇÃO SOB AMEAÇA DE GUERRA

O Brasil possui, desde 28 de dezembro de 2007, um Sistema Nacional de Mobilização (Sinamob), mecanismo legal destinado a coordenar as ações de governo e do setor produtivo diante de uma eventual agressão estrangeira. O sistema foi criado pela Lei 11.631, assinada pelo Presidente Luiz Inácio Lula da Silva e mais 11 ministros de Estado de pastas que integram o sistema.

Caberá ao Ministério da Defesa, de acordo com a Exposição de Motivos que acompanha a Lei, executar operações quando houver uma conjuntura de risco à soberania nacional e à integridade territorial.

O Sinamob preenche uma lacuna jurídica existente desde a Segunda Guerra Mundial, já que não existia, até o momento, nenhuma lei específica que tratasse especificamente da mobilização nacional, quando houvesse necessidade de ação estratégica conjunta de defesa nacional. Os atos existentes eram infralegais ou abordavam mais especificamente a mobilização militar. A Lei 11.631 atende, dessa forma, ao artigo 84 da Constituição Federal, que prevê que cabe ao Presidente da República decretar a mobilização nacional, desde que autorizado ou referendado pelo Congresso Nacional.

A Lei também prevê que, ao decretar a mobilização nacional, o Presidente da República deverá especificar o espaço geográfico do território nacional em que serão adotadas as medidas de defesa estratégica. Poderá haver também, nessas situações de urgência, a convocação das unidades federativas, para integrar o esforço, e a reorientação da produção e do consumo de bens e serviços. Por último, a mobilização nacional poderá implicar também a intervenção do Executivo nos fatores de produção, tanto do setor público quanto do setor privado, a requisição e a ocupação de bens e serviços e a convocação de civis e militares.

Além do Ministério da Defesa, o Sinamob é composto pelos Ministérios da Justiça, Relações Exteriores, Planejamento, Ciência e Tecnologia, Fazenda e da Integração Nacional. Também fazem parte do sistema a Casa Civil, o Gabinete de Segurança Institucional e a Secretaria de Comunicação da Presidência da República.

O Sistema Nacional de Mobilização poderá requerer informações de órgãos e entidades dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios. Terá ainda recursos financeiros previstos nos orçamentos de cada órgão integrante do sistema.

Antes de ser transformado em lei, o projeto que previa a criação do Sinamob foi discutido durante quatro anos no Congres-

so Nacional. O sistema atende a dois incisos do artigo 22 da Constituição. O inciso III estabelece que compete à União legislar sobre requisições civis e militares, em caso de iminente perigo e em tempo de guerra. Já o inciso XXVIII fixa como competência da União a defesa territorial, defesa aeroespacial, defesa marítima, defesa civil e mobilização nacional.

(Fonte: www.defesa.gov.br, por José Romildo, da Assessoria de Comunicação do Ministério da Defesa)

GERÊNCIA ESPECIAL DE MÍSSEIS

Foi ativada, em janeiro último, na Diretoria de Sistemas de Armas da Marinha (DSAM), a Gerência Especial de Mísseis (GEM). A GEM está a cargo do Vice-Almirante (RM1) Ronaldo Fiuza de Castro e terá como tarefa desenvolver no País um míssil superfície-superfície, com características similares aos dotados atualmente na Marinha do Brasil.

(Fonte: Bono nº 012, de 10/1/2008)

EMBRAER REGISTRA RECORDE HISTÓRICO NA ENTREGA DE JATOS EM 2007

A Embraer entregou, no quarto trimestre do ano passado, 61 jatos para os segmentos de Aviação Comercial, Aviação Executiva e de Defesa e Governo, cumprindo sua meta de fornecer entre 165 e 170 aeronaves em 2007. Com isso, a empresa registrou o maior número de aviões entregues em um ano na sua história, 169 jatos, tendo também registrado um novo recorde de pedidos firmes em carteira, totalizando US$ 18,8 bilhões em 31 de dezembro de 2007.

Durante o ano passado, a Embraer adequou os processos produtivos ao calendário de entregas assumido com os clientes. Ações como a contratação de empregados e a implementação do terceiro turno de trabalho em alguns processos produtivos, aliadas à determinação de todos os empregados, resultaram em um aumento de 30% no número de entregas em comparação com o ano anterior.

No último trimestre de 2007, a Embraer ampliou o número de clientes da sua carteira de pedidos firmes de jatos da família E-170/190 com a venda de dois E-170 para a Suzuyo, do Japão, 16 E-190, sendo 11 para a Taca, de El Salvador, e cinco para a NAS Air, da Arábia Saudita, e dez jatos para a Virgin Nigeria, da Nigéria, sendo sete E-170 e três E-190. Ainda no segmento da aviação comercial, a empresa norte-americana Republic Airways Holdings confirmou 11 opções de compra de jatos E-175.

No segmento da aviação executiva, diversos contratos firmes de venda de jatos da família Phenom foram assinados no último trimestre, e o número de aeronaves vendidas ultrapassou 700 unidades. No mesmo período, o segmento de Defesa e Governo assinou contratos com o Exército (Royal Thai Army) e a Marinha (Royal Thai Navy) da Tailândia para a venda de dois jatos ERJ 135.

Também foi destaque no quarto trimestre de 2007 a marcante presença da Embraer no Dubai Air Show 2007, com o anúncio de mais de US$ 1,1 bilhão em pedidos firmes, e a entrega da 300ª aeronave da família de jatos E-170/190 para a empresa norte-americana Northwest Airlines, que opera a aeronave E-175 por meio da sua subsidiária regional Compass Airlines, com a marca Northwest Airlink.

(Fonte: www.revistaasas.com.br)

VALE E BNDES CRIAM EMPRESA DE PESQUISA DE ENERGIA

A Vale e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) estão abrindo a empresa Vale Soluções em Energia S.A. – VSE. A VSE vai trabalhar no desenvolvimento de processos de geração de energia que não agridam o meio ambiente, que sejam sustentáveis e também com fontes energéticas renováveis.

A Vale terá 51% do capital social, a empresa de participações do BNDES (BNDESPar) ficará com 44% e a empresa paulista Sygma Tecnologia, Engenharia, Indústria e Comércio Ltda participa da sociedade com 5%. A VSE será, na prática, o Centro de Desenvolvimento Tecnológico em Energia (CDTE), que tem investimento inicial previsto em R$ 220 milhões em um período de três anos.

O programa de investimentos do CDTE prevê desenvolvimentos tecnológicos e pesquisas nas áreas de gaseificação de carvão térmico e de biomassa e produção de turbinas a gás e motores pesados multicombustíveis. Também estão previstos acordos de cooperação e convênios com universidades e instituições de pesquisa como a Universidade de São Paulo (USP) e o Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA); além de contratação de uma equipe própria de cientistas e pesquisadores. Haverá também programas com apoio a pesquisas e concessão de bolsas de pós-graduação e cursos de especialização.

A empresa terá sede no Rio, mas fisicamente ficará instalada no Parque Tecnológico de São José dos Campos, em São Paulo, conforme estatuto social divulgado no dia 4 de janeiro último. A previsão da Vale é que a nova empresa comece a operar ainda no primeiro semestre deste ano.

No final do ano passado, o presidente da mineradora, Roger Agnelli, justificou a criação da empresa pelo fato de ser uma grande consumidora de energia elétrica. A mineradora quer utilizar as novas tecnologias a serem desenvolvidas pelo Centro para garantir seu abastecimento. Da parte do BNDES, o interesse se deve ao fato de esse tipo de investimento atender a três prioridades do banco – inovação, energia e meio ambiente –, segundo uma fonte da instituição.

(Fonte: www.defesanet.com.br, por Adriana Chiarini)

AMERICAN AIRLINES VAI TESTAR SISTEMA ANTIMÍSSIL

Tecnologia *laser* desenvolvida para proteger aviões de mísseis lançados por terroristas vai ser instalada, ainda no primeiro semestre de 2008, em alguns jatos da American Airlines.

O sistema antimíssil não vai ser testado em vôos com passageiros, mas os testes, que deverão abranger mais de mil vôos, vão determinar como a nova tecnologia se comporta.

O primeiro Boeing 767-200, modelo de avião que faz viagens entre Nova Iorque, São Francisco e Los Angeles, deve ser equipado em abril.

A American Airlines não é a favor da colocação de sistemas antimíssil em vôos comerciais, mas aceitou participar nos testes por entender que a tecnologia que está sob avaliação pode vir a ser útil no futuro.

A tecnologia antimíssil foi desenvolvida para aviões militares, mas a empresa BAE Systems (uma combinação da British Aerospace e Marconi Electronic Systems) revelou que conseguiu um contrato de 19,7 milhões de euros junto do Departamento de Segurança Interna dos EUA para testá-la em aviões civis.

O novo sistema pretende conter um eventual ataque por meio da detecção do calor do míssil, disparando um feixe de *laser* para confundir sua orientação.

A BAE testará o dispositivo durante sete mil horas de vôo ao longo de 2008 e no início de 2009. A instalação desta tecnologia custará de 340 a 680 mil euros por aeronave. (Fonte: www.revistaasas.com.br)

SIMPÓSIO DE PESQUISA E PRODUÇÃO PARA DEFESA

Foi realizado, de 26 a 28 de setembro último, na Argentina, a 6ª Exposição e 8º Simpósio de Pesquisa e Produção para a Defesa 2007 (Sinprode 2007). O evento aconteceu no Centro de Exposições Costa Salguero, em Buenos Aires.

A cerimônia de inauguração foi presidida pela ministra de Defesa da Argentina, Nilda Garré, acompanhada pelo chefe do Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas da Argentina, Brigadeiro-General Jorge Chevalier, e pelo chefe do Estado-Maior da Defesa do Brasil, Almirante Marcos Martins Torres, além de outras altas autoridades das Forças Armadas argentinas e de adidos militares de diversos países.

O objetivo do Sinprode foi analisar, discutir e demonstrar as possibilidades de cooperação das organizações, instituições e entidades tanto do setor privado como público a respeito das oportunidades de participar da pesquisa, desenvolvimento e produção em apoio da defesa da nação. O evento foi dirigido a profissionais, empresários, executivos, pesquisadores, acadêmicos, especialistas, professores e comunicadores, de organizações públicas e privadas e associações industriais e empresariais vinculados à área de Defesa.

Vale lembrar que, graças às edições anteriores do Sinprode, muitas pequenas e médias empresas que aproveitaram o evento para promover seus produtos hoje são fornecedoras das forças armadas argentinas e da América Latina.

Foram sentidas ausências significativas em relação aos anos anteriores, entre elas a da estatal russa Rosoboro-nexsport; FN Herstal; Atec e Iveco. Entretanto, participaram novas empresas, como a Volkswagen (caminhões especiais); Wartsila, Módena, Jet Service, Lynch/Arpa e Agrale, entre outras.

(Fonte: *Teconologia Militar*, Ano 29, nº 4/2007)

Almirante-de-Esquadra Marcos Martins Torres, chefe do Estado-Maior da Defesa do Brasil, acompanha a Ministra da Defesa da Argentina na inauguração do Sinprode 2007

RECRUTAS DO COLÉGIO NAVAL PARTICIPAM DE CURSO DE MESTRE ARRAIS

Cerca de 15 recrutas da Marinha do Brasil participaram, em 11 de fevereiro último, da primeira aula do curso de Mestre Arrais oferecido pelo MC&Martins, em parceria com a Prefeitura de Angra dos Reis (RJ), a Marina Verolme e o Colégio Naval, localizado naquela cidade fluminense.

No curso, com previsão de dois meses de duração, os recrutas recebem gratuitamente informações necessárias ao aprendizado do ofício de mestre arrais, "para que, ao saírem do Colégio Naval, eles tenham uma profissão", disse João Luiz Gibrail Rocha, ex-prefeito de Angra dos Reis e um dos primeiros entusiastas em relação às parcerias firmadas entre o Colégio Naval, a Prefeitura e órgãos variados.

Além do curso citado, outros, como os de Informática, Bombeiro Hidráulico e Eletricista já foram oferecidos aos recrutas.

(Fonte: Jornal *Maré Alta*, 15/2/2008)

MISSÃO DE ASSISTÊNCIA PARA A REMOÇÃO DE MINAS NA AMÉRICA DO SUL TEM O MELHOR DESEMPENHO DESDE 2003

Com o objetivo de proporcionar ao Equador e ao Peru treinamento, assessoria técnica e monitoramento das operações de Desminado Humanitário, a Missão de Assistência para a Remoção de Minas na América do Sul (Marminas) obteve, no ano de 2007, sob a chefia do Capitão-de-Mar-e-Guerra José Roberto Nunes da Silva, da Marinha do Brasil, o melhor desempenho desde a sua criação, em 2002.

A Marminas está subordinada à Junta Interamericana de Defesa (JID), que desde 2006 é órgão da Organização dos Estados Americanos (OEA) e tem como objetivo principal certificar que essas operações respeitem as normas internacionais. Em 2007, foi composta por dois capitães do Exército chileno, dois capitães do Exército Brasileiro, dois capitães-tenentes Fuzileiros Navais e um capitão-de-mar-e-guerra da Marinha do Brasil.

A Missão, que tem duração de um ano, já foi composta por oficiais do Brasil, Chile, Honduras e Nicarágua. Segundo dados da Unicef (Fundo das Nações Unidas para a Infância), aproximadamente 15 a 20 mil pessoas por ano tornam-se vítimas de minas em todo o mundo, das quais aproximadamente um quinto são crianças.

Para mais informações acesse a página da Junta Interamericana de Defesa (www.jid.org).

(Fonte: www.mar.mil.br)

CADERNO DO CENTRO DE HISTÓRIA E DOCUMENTAÇÃO DIPLOMÁTICA

A *RMB* recebeu o caderno nº 10 do Centro de História e Documentação Diplomática (CHDD) e o caderno especial, ambos referentes ao 1º semestre de 2007.

A seleção de circulares do Ministério de Relações Exteriores cobre o período da Segunda Guerra Mundial, de setembro de 1939 a dezembro de 1945. Os documentos transcritos refletem as grandes alterações no cenário internacional resultantes do conflito: condição dos países neutros; atos hostis contra o Brasil; declaração de estado de beligerância pelo Brasil; reuniões de consulta dos países americanos; plano de organização da paz e segurança internacionais e a criação da ONU; evolução das regras de relacionamento com os funcionários diplomáticos soviéticos e posterior estabelecimento de relações diplomáticas com a URSS; negociações da Conferência Interamericana para a Manutenção da Paz e Segurança no Continente; queda de Getúlio Vargas e posse do novo governo; criação do Instituto Rio Branco; regras sobre concessão de vistos e entrada no território brasileiro etc.

O caderno nº 10 contém, ainda, vários documentos relacionados à Operação Pan-Americana de iniciativa do Presidente Juscelino Kubitschek, no esforço de mobilização dos países latino-americanos para uma política de desenvolvimento regional, com o apoio dos Estados Unidos.

NOMAR NA INTERNET

O informativo *Nomar*, publicação do Centro de Comunicação Social da Marinha, encontra-se disponível para *download* na página da Marinha na internet (www.mar.mil.br) e na página do Gabinete do Comandante da Marinha na Intranet (www.gcm.mb/). Até o fechamento desta *RMB*, a última edição disponível era a de nº 789, de janeiro de 2008, cuja matéria principal é sobre a incorporação à Marinha do Brasil do Navio de Desembarque de Carros de Combate *Garcia D'Ávila* e do Navio Hidroceanográfico *Cruzeiro do Sul*.

PORTAL DE SERVIÇOS DA MARINHA DO BRASIL

A Diretoria de Telecomunicações da Marinha – DTM (atualmente Diretoria de Comunicações e Tecnologia da Informação da Marinha – DCTIM) concluiu, em janeiro último, o desenvolvimento de uma ferramenta segura que permite que grande parte dos sistemas de Tecnologia de Informação (TI) disponíveis na Rede de Comunicações Integradas da Marinha (Recim), tais como sítios da Intranet, correio eletrônico e o Sistema de Gerência de Documentos Eletrônicos da Marinha (Sigdem), possam ser acessados remotamente àquela rede, a partir da Internet. O propósito desse serviço é o de expandir o alcance da Recim, permitindo, por exemplo, que navios atracados em portos, no Brasil ou exterior, nos quais haja facilidades de acesso à Internet possam estar virtualmente conectados à Recim.

O sistema, denominado Portal de Serviços da MB (ou simplesmente Portal MB), até o momento, em face de limitações técnicas, foi restritamente empregado por um pequeno número de usuários. Os técnicos da DTM, empenhados em prover um serviço com mai-

or flexibilidade e mobilidade, com segurança, aos usuários da Marinha do Brasil na área de comunicação de dados, superaram, por meio de uma nova versão, otimizada, as restrições técnicas do sistema.

As melhorias implantadas (*upgrade*) permitirão ampliar consideravelmente as facilidades de TI possíveis de serem acessadas, bem como o universo de usuários do Portal MB, que passam a ser os almirantes, os titulares de Organizações Militares (OM), os Setores de Comunicação (Secom) dos Comandos de Força e navios em viagem, os componentes de comando de Grupamentos Operativos de Fuzileiros Navais e os oficiais em missões extra-Marinha.

A Ditelmarinst 30-04 regula o serviço, definindo critérios e procedimentos para o uso do Portal. Os atuais usuários do Portal MB e aqueles que têm interesse em utilizar o serviço poderão consultar a Ditelmarinst 30-04 na página da DTM ou pela URL http://www.dtm.mb/documentos/DITELMARINST30-04.pdf.

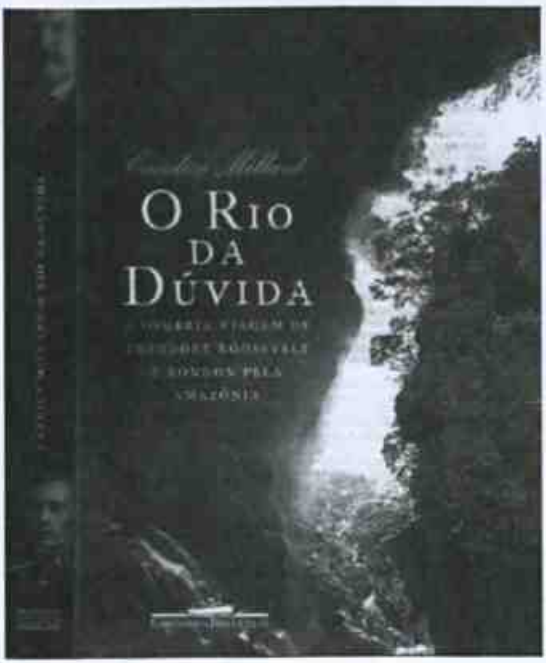
Outras informações poderão ser obtidas por meio do e-mail internet@ditelm ou pelo ramal 8110-6914.

(Fonte: Bono nº 024, de 17/1/2008)

O RIO DA DÚVIDA – A SOMBRIA VIAGEM DE THEODORE ROOSEVELT E RONDON PELA AMAZÔNIA

Rio Roosevelt – um dos formadores do Madeira

O oficial de Marinha, em alguma ocasião de sua vida profissional, esteve na Amazônia. Uns tiveram o privilégio de servir na Flotilha do Amazonas e freqüentaram a calha principal – Amazonas, Solimões e Marañon – e seus incontáveis afluentes. Outros puderam se orgulhar de elaborar, na década de 60, como pioneiros, os croquis que permitiriam navegar sem o auxílio de práticos. Os navios-patrulha fluviais trouxeram avanços significativos para o atendimento da missão da Marinha naquela bacia.



Assim é que a muitos pode interessar o livro *O Rio da Dúvida* editado no final de 2007 pela Companhia das Letras, escrito pela jornalista americana Candice Millard.

O livro se refere ao Rio Roosevelt, único rio brasileiro que nasce no Estado de Rondônia, que tem nome de uma personalidade norte-americana. Em seu percurso, atravessa parte de Mato Grosso e entra no Estado do Amazonas, onde se torna tributário do Rio Aripuanã, afluente do Rio Madeira. Inicialmente, chamava-se Rio da Dúvida porque nas cartas náuticas constava a existência de um curso de água interligando as nascentes do Madeira com a Bacia do Prata. No entanto, graças à expedi-

ção relatada nesse livro, embora não existisse a hipotética passagem fluvial para o Prata, seu verdadeiro curso foi conhecido, descobriu-se uma região inexistente nos mapas brasileiros que, segundo Euclides da Cunha, correspondia a área equivalente ao estado do Rio Grande do Sul, e o rio foi rebatizado.

ORQUESTRA DA COMPANHIA CHINESA DE NAVEGAÇÃO EVERGREEN

A Orquestra da Companhia de Navegação Evergreen, de Taiwan (Formosa), apresentou-se em Los Angeles em 9 e 10 de dezembro de 2007, sob a regência de Gernot Schmalpuss, com formação de 70 músicos, para homenagear o centenário do porto de Los Angeles.

A empresa possui um terminal privativo no porto e, desde 1976, tem aumentado sua presença nos Estados Unidos – em 2007 movimentou cerca de 1,4 milhão de contêineres.

A orquestra iniciou suas atividades em 2001 e se dedica à disseminação da cultura e arte de Taiwan (Formosa). Iniciativa semelhante é realizada pela Orquestra Petrobras Sinfônica, que tem se empenhado em divulgar a música brasileira.

(Fonte: *Dunelm Public Relations Ltda* – Londres – 11/12/2007).

ASSIS BRASIL
— Um diplomata da República

Foi recebido do Centro de História e Documentação Diplomática o livro, em dois volumes, sobre Assis Brasil, contendo correspondências importantes para compreensão do cenário político e diplomático do período de 1890 a 1933.

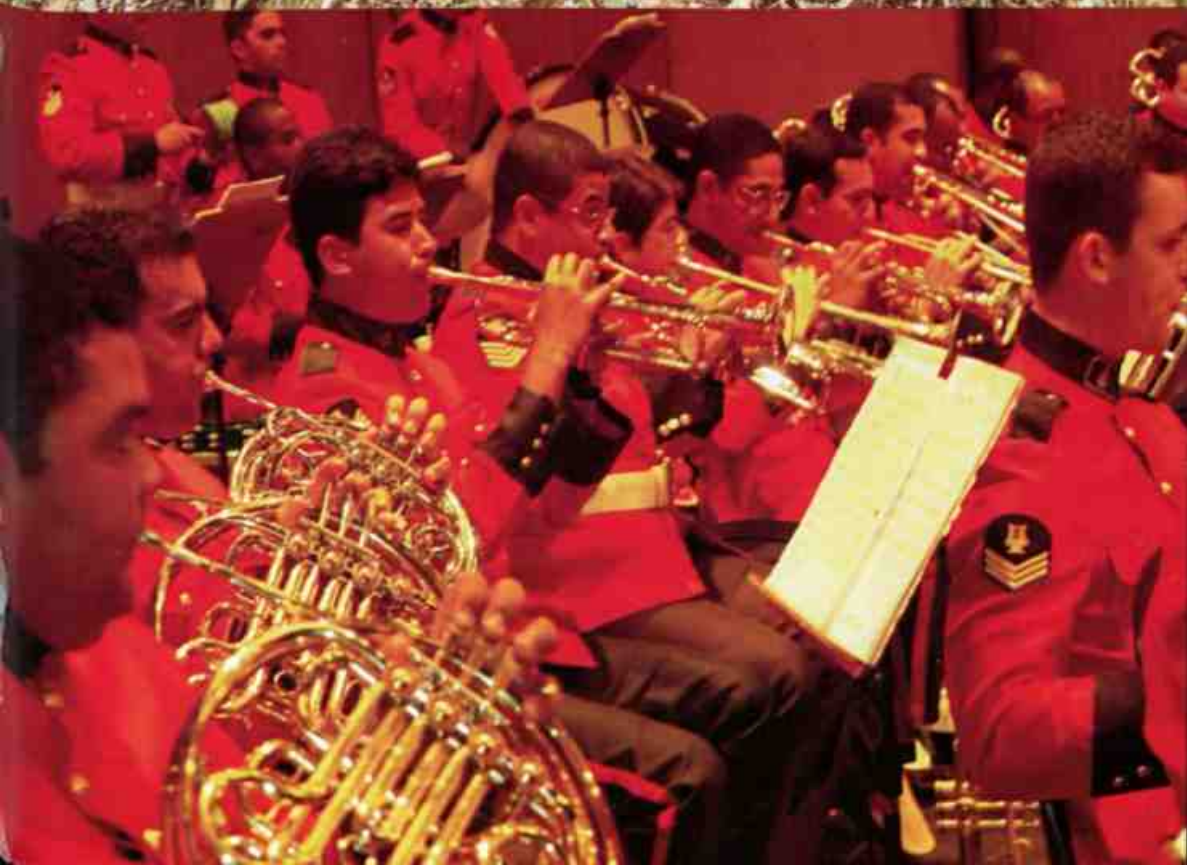
Na sinopse da obra registra-se: "Maior cientista político da Primeira República, segundo Afonso Arinos, Assis Brasil é sempre lembrado no contexto da política interna: republicano histórico, deputado provincial, constituinte de 1891, autor de importante obra de reflexão política (*A República Federal, 1881; Democracia Representativa, 1893; Do governo presidencial na República Brasileira, 1896*) e líder da oposição ao castilhismo no Rio Grande do Sul.

É também lembrado por sua atividade pioneira na modernização da agricultura, introduzindo espécies vegetais e nova raças animais e inovando tecnologias em suas propriedades rurais, em cuja gestão associava aptidão empresarial à competência técnica.

O livro evoca outras faces de sua rica personalidade: a de Assis Brasil diplomata; ministro em Buenos Aires, Lisboa e Washington; negociador, com o Barão do Rio Branco, do Tratado de Petrópolis; secretário-geral da III Conferência Pan-Americana, do Rio; chefe da legação brasileira à Conferência Econômica e Monetária de Londres.

Os documentos ora publicados, extraídos do Arquivo Histórico do Itamaraty, são notável testemunho da competência, habilidade e dedicação com que exerceu as missões diplomáticas que lhe foram confiadas no exterior. Mostram também que a diplomacia republicana contou, desde a primeira hora, com nomes que não desmereciam a tradição diplomática imperial.

Os dois volumes encontram-se na Biblioteca da Marinha.



Impresso
Especial
Nº052000784-0/2003-DR/RJ
Serviço de Documentação
da Marinha
CORREIOS

DEVOLUÇÃO
GARANTIDA
CORREIOS